



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO

KILÓMETRO A KILÓMETRO GUACHICOLEÁNDOSE LA
VIDA. EL CASO DEL HOMBRE CAMIÓN EN UNA
EMPRESA QUERETANA.

TESIS

QUE COMO PARTE DE LOS REQUISITOS PARA
OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN

ANTROPOLOGÍA

PRESENTA

JOSÉ MANUEL VARGAS VALDEZ

DIRIGIDA POR

DR. EDGAR ISRAEL BELMONT CORTÉS

Santiago de Querétaro, Querétaro

RESUMEN

En esta tesis se busca ir más allá del estigma que existe hacia los operadores de tráiler al responsabilizarlos como los principales causantes de accidentes, ya sea por los excesos de velocidad o por la falta de pericia al manejar, para realizar un análisis más a fondo sobre sus condiciones laborales.

Se tomó como referencia una pequeña empresa transportista de tipo hombre-camión y se realizó un estudio etnográfico sobre las condiciones laborales de cuatro de sus integrantes. Con ello, se explican las implicaciones que tienen los principios de justo a tiempo y flujo tenso en el operador, los cuales surgen a partir de una reestructuración productiva que tuvo como consecuencia la descentralización de la logística y la emergencia de empresas especializadas en el traslado de mercancías.

Para mantener el flujo productivo los operadores enfrentan una dinámica de trabajo que genera presión y estrés, afectando a un gran número de individuos que se implican en el proceso. Así, los operadores desarrollan estrategias como respuesta a la presión de una lógica productiva, algunas de las cuales contribuyen a la generación del estigma sobre el operador de tráiler.

A partir del estudio de caso presentado en esta tesis se analizan las condiciones de las micro y pequeñas empresas transportistas que compiten a diario con desventajas frente a las grandes empresas. A causa de la fuerte competencia y ante la falta de una regulación más favorable para el trabajador, los hombres camión desarrollan estrategias para poder sobrevivir en el mercado. Ante ello, con esta tesis se pretende ampliar el panorama sobre las pequeñas empresas de autotransporte de carga en México y sobre de las condiciones de los operadores de tráiler.

Palabras clave: hombre-camión, estigmatización, flujo tenso, justo a tiempo, estrategias y juegos sociales.

SUMMARY

This thesis seeks to move beyond the stigma that exists toward the trailer operators accountable as the main causes of accidents, either by speeding or lack of skill to operate, to perform further analysis on their working conditions.

The reference used was a small business type man-truck and performed an ethnographic study on the working conditions of four of its members. This will explain the implications of the principles of tense flow and just in time in the operator, which arise from a restructuring of production that led to the decentralization of logistics and the emergence of companies specializing in the transfer of goods.

To keep the production flow operators face a work dynamic that creates pressure and stress, affecting a large number of individuals who are involved in the process. Thus the operator develop strategies in response to the pressure of a productive logic, some of which contribute to the generation of stigma on trailer operator.

From the case study presented in this thesis we analyze the conditions of the micro and small trucking companies that compete daily with disadvantages compared to large companies. Because of the strong competition and the lack of regulation more favorable to the worker, men truck develop strategies to survive in the market. In response, this thesis aims to broaden the perspective of small business trucking in Mexico and on the conditions of the operators of trailer.

Keywords: man-truck, stigmatization, tight flow, just in time, strategy and social games.

AGRADECIMIENTOS

Primeramente quiero agradecer a las personas con quienes conviví a lo largo de toda la investigación, a los hermanos Valdés por permitirme convivir con ellos, por haberme invitado a los viajes, por aguantarme por tanto tiempo y por haberme proporcionado todos los datos necesarios. Agradezco a *Cayuco* que siempre se preocupó por ayudarme en todo lo que necesité y por corregirme este texto y haberlo leído. A *Casco* por haberme enseñado tantas cosas y haberme compartido tantas anécdotas, por invitarme a las cachimbas y por permitirme conocer a sus amigas y compañeros. Al *Abuelo* por invitarme a andar con él en su tráiler, a pesar de que me hiciera quitarme los zapatos antes de subir. A *Pantera* por soportarme en su viaje, ya que no le gusta andar con nadie en el tráiler. A los cuatro en general, me enseñaron bastantes cosas, me dejaron observar muchos aspectos muy personales, me hicieron vivir varias situaciones como un operador. Agradezco las ocasiones en que bromeaban conmigo y me echaban carilla, sin ello todos los momentos se hubiesen vuelto muy fastidiosos, además de haber compartido su tráiler por la importancia que tiene para ellos.

Por otra parte, agradezco a mi director de tesis y amigo, el Dr. Edgar Belmont, por su dedicación y su interés en mi tema, porque siempre estuvo disponible para mi consulta y por haberme orientado en el marco que debería de seguir. También a mis compañeros que me escucharon en las presentaciones de la tesis, desde que comenzara con mi protocolo haciéndome comentarios y preguntas.

ÍNDICE

RESÚMEN/SUMMARY

AGRADECIMIENTOS

INTRODUCCIÓN.....	6
CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO.....	15
1.1 INTRODUCCIÓN	15
1.2. DESCENTRALIZACIÓN PRODUCTIVA Y SURGIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES DE LOGÍSTICA.....	16
1.3 EL FLUJO TENSO COMO DINÁMICA PRODUCTIVA	22
1.4. REGULACIÓN DEL TRABAJO: ENTRE EL CONTROL Y LA AUTONOMÍA	29
CAPÍTULO 2. CASO DE ESTUDIO.....	37
2.1. DIVERSIFICACIÓN DE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA	37
2.1.1. <i>Las grandes y medianas empresas.....</i>	<i>38</i>
2.1.2. <i>Micro y pequeñas empresas: “el hombre camión”</i>	<i>41</i>
2.2. LA EMPRESA “TRANSPORTES HERMANOS VALDÉS”	44
2.2.1. <i>Descripción de la empresa.....</i>	<i>44</i>
2.2.2. <i>División de trabajo</i>	<i>46</i>
2.2.3. <i>La empresa: una historia de familia.....</i>	<i>50</i>
CAPÍTULO III. ESTRATEGIAS PARA MANTENER EL “JALE”	79
3.1. INTRODUCCIÓN	79
3.2. “ESTÁ PAL PERRO”	80
3.3. “GUACHICOLEÁNDOSE LA VIDA”: ESTRATEGIAS DEL HOMBRE CAMIÓN.	85
3.4. PRESIÓN POR LAS ENTREGAS	90
3.5. PLANEACIÓN DEL VIAJE Y CONCEPCIÓN DEL TIEMPO.....	94
CAPÍTULO IV. EN LA CARRETERA LA VIDA ES MÁS SABROSA	100
4.1. INTRODUCCIÓN	100
4.2. PRINCIPALES PUNTOS DE REUNIÓN EN LA CARRETERA: “LAS CACHIMBAS”	101
4.3. ESTRATEGIAS QUE UTILIZA UN OPERADOR PARA “SOPORTAR LA MADRIZA”	107
4.4. FORMAS DE COMUNICACIÓN.....	114
4.5. SABERES Y PRÁCTICAS AL VOLANTE.	118
CONCLUSIONES	122
BIBLIOGRAFÍA	126

INTRODUCCIÓN

Las condiciones laborales en México se han hecho más complejas e “insostenibles” para un sinnúmero de trabajadores. Trabajar en el sector industrial o en empresas de servicios implica cumplir no sólo con determinadas normas de producción, sino también desarrollar ciertas estrategias que permitan adaptarse a las exigencias productivas. Esto ocasiona dinámicas de trabajo muy variadas y complejas que tienen implicaciones en cada uno de los trabajadores.

Analizar las condiciones de los trabajadores en México nos conducen a diferentes ambientes en los que se fusiona el tiempo, el control, el rendimiento y la producción articulados a los requerimientos de las empresas manufactureras y prestadoras de servicios. Tal es el caso del sector transporte y de los operadores de unidades de transporte de carga, los cuales tienen un papel fundamental en la producción de gran parte de las industrias y se enfrentan a condiciones laborales muy particulares en donde existe una fuerte presión por las entregas a tiempo de la mercancía y por la reducción de costos.

Actualmente se ha estigmatizado el trabajo del operador de tráiler y se ha relacionado como un trabajador con malos hábitos y con atributos negativos. Goffman (2006: 12) concibe el estigma como un atributo desacreditador y negativo que se le asigna a la persona y que lo vuelve diferente a los demás, convirtiéndolo en alguien “menos apetecible”; así, se deja el valor humano y se le atribuye el de un ser “menospreciado”. De acuerdo con esa concepción, el trabajo del operador de tráiler se ha desvalorizado al atribuir los accidentes de carretera a causas como la imprudencia, falta de pericia, drogadicción o la conducción en altas velocidades. En el siguiente cuadro se muestra lo que se dice en las notas periodísticas sobre el operador de tráiler.

Cuadro 1. El trabajo del operario en las notas periodísticas

En un artículo del periódico El Universal, publicado en abril del año pasado por Noé Cruz (2012: 1-2), titulado “Transportes de carga, peligro en la carretera”. En este artículo, Cruz señala que actualmente México se ha ubicado en el séptimo lugar a nivel mundial en siniestros de tránsito, esto debido al aumento de accidentes atribuidos al exceso de pesos y dimensiones, al exceso de velocidad, al mal estado de las unidades de transporte y de la carretera. Ejemplos de estos accidentes son muchos, entre ellos se encuentran los ocurridos entre el 12 y 20 de abril de 2012, tan solo por citar algunos. El primero ocurrió en la carretera México-Toluca, donde la caja de un tráiler se impactó con un autobús que transportaba estudiantes de la UNAM, de los cuales seis murieron y 22 resultaron heridos. El segundo tuvo lugar en una carretera de Veracruz, donde un autobús se impactó con un tráiler que estaba detenido en la carretera, provocando la muerte de 44 personas. Un tercero ocurrió en la carretera México-Morelia, donde un tráiler se impactó con un autobús de pasajeros, provocando una muerte y 36 heridos (Cruz Serrano, 2012: 1-2).

Por su parte, Miguel Ángel Negrete, subdirector de seguridad vial del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (Cesvi) en México, afirma que al menos 85% de los accidentes en los que se ve involucrado el transporte de carga ocurre debido a una causa imputable al operador, además de señalar que: “Entre los factores que determinan la causa de un accidente está el humano con 85%, el vehicular con el 10% y el entorno con 5%; para el caso del factor humano se cuenta el cansancio, la falta de pericia o conducir en un estado inconveniente” (Flotillera, 2012). Ante esto, el autor añade la necesidad de fomentar a la capacitación de operadores de unidades pesadas y a encontrar esquemas que permitan a pequeñas y medianas empresas de autotransporte, llamados hombre camión, a recibir instrucción en cuanto a destrezas de manejo.

Con esta afirmación, Negrete deja en claro que el causante principal de accidentes es el operador y que es necesario que sea capacitado, sin embargo, hasta la fecha se ha visto poco interés en las capacitaciones, además de que la imprudencia de los operadores está ligada a factores como la presión de las entregas y la fatiga por las largas jornadas de trabajo provocadas por las mismas empresas transportistas.

Resulta muy alarmante que en los últimos años los accidentes automovilísticos en carretera han aumentado considerablemente. De acuerdo con cifras oficiales de la Policía Federal integrados en la SAADA¹, encargada de vigilar la Red de Carretera Federal, se encontró que desde el año 2006 las cifras de accidentes en carreteras han aumentado. La siguiente tabla muestra los datos de los accidentes que se han generado entre los años 2006 y 2009 en todo el país.

Tabla 1. Accidentes automovilísticos en los años 2006 a 2009².

	2009	2008	2007	2006
Núm. Accidentes	24, 587	30, 379	29, 640	29, 039
Núm.de lesionados	31, 656	32, 769	29, 758	32, 682
Núm.de muertos	4, 869	5, 379	4, 860	4, 952
Daños materiales	\$ 1, 512, 000, 000	\$ 1, 581, 000, 000	\$ 1, 495, 000, 000	\$ 1, 385, 442, 374

Elaborado con datos de (Colunga Cuevas, Mayoral Grajeda, Villegas Villegas, & Mendoza, 2010).

Tan solo en el 2009, el número de accidentes se le atribuye un alto porcentaje al conductor, al cual le corresponde un 76.5% del total, tal como se observa en la siguiente tabla:

¹Sistema para la Adquisición y Administración de Datos de Accidentes (SAADA).

² La razón por la que solo se consideraron los datos hasta el 2009 es debido a que únicamente hasta esa fecha se encontraron en la fuente.

Tabla 2. Actores causantes de accidentes en el año 2009

	2009
Conductor	76.50%
Infraestructura	13.40%
Agente natural	5.80%
Falla de vehículo	4.30%

Elaborado con datos de la PF (Colunga Cuevas, Mayoral Grajeda, Villegas Villegas, & Mendoza, 2010).

Tomando como ejemplo los datos del año 2009, las causas de accidentes son diversas y atribuibles al operador, las cuales van desde la velocidad excesiva hasta alguna falla en el vehículo. En cuanto al operador, por velocidad excesiva tenemos un porcentaje de 44.80% como principal causa, por invasión de carril un 9.60% y por imprudencia un 5.7%; el resto corresponde a causas como el pavimento mojado (6%), pavimento resbaloso (4.70%), agente natural (5%) y al vehículo (2.50%) (Colunga Cuevas, Mayoral Grajeda, Villegas Villegas, & Mendoza, 2010).

En esta evaluación la causa de los accidentes se personifica y se deja de lado “lo que hay detrás”, no se toman en cuenta factores como el cansancio, el sueño, la presión de las empresas sobre los operadores por realizar las entregas a tiempo ni mucho menos el estrés por las largas jornadas de trabajo.

Los datos oficiales arrojan “evidencias” para demostrar que el estigma que se tiene del operador se justifica, sin embargo, la pregunta surge es: ¿el operador conduce de forma prudente y en altas velocidades porque así lo quiere o será un hábito que se le ha creado a partir de las presiones por las entregas?

Esta pregunta resulta pertinente para entrar en un análisis más profundo sobre el trabajo del operador de tráiler, focalizando la mirada en el proceso de trabajo. En este sentido, el objetivo de esta tesis es ir más allá de las interpretaciones de sentido común que hay sobre los

operadores, abundando más en su dinámica de trabajo para obtener otra perspectiva mucho más argumentada y reflexiva sobre el estigma que se les ha dado a los operadores.

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN: OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS METODOLÓGICAS.

La investigación se apoya en un estudio de caso y aborda dinámicas sociales y productivas en una pequeña empresa de autotransporte de carga llamada “Transportes Hermanos Valdés”. El análisis consiste en estudiar las estrategias que desarrolla el operador de tráiler para poder cumplir con las entregas, las cuales están regidas por una lógica productiva basada en el principio de Justo a tiempo y flujo tenso. Para mantener este flujo productivo existen ciertas normas en cuanto a las entregas de la carga, ante lo cual los operadores de tráiler desarrollan determinadas estrategias que corresponden a una manera de jugar con estas mismas normas. Es decir, a pesar de que el flujo productivo es muy tenso, los operadores juegan con esas normas y las moldean en su dinámica de trabajo de tal manera que no resulten tan desgastantes.

Ante ello, los objetivos que se plantean son: analizar y comprender las estrategias que desarrollan los operadores de tráiler para responder a la lógica productiva de las empresas basada en el principio de *justo a tiempo* y *flujo tenso*. Para ello, se analiza el funcionamiento de la empresa familiar THV (Transportes Hermanos Valdés) y su articulación a las exigencias del mercado del autotransporte de carga. Posteriormente se analiza la logística de producción que regula al autotransporte de carga, de acuerdo con los principios de *flujo tenso* y *justo a tiempo*. Así mismo, se busca conocer las relaciones laborales de los operadores de tráiler entre compañeros de trabajo, la organización entre estos, su rutina diaria y su modo de ver el mundo.

La metodología que se utilizó fue de tipo cualitativa en donde se tomó en cuenta al individuo y a las situaciones que lo rodean,

realizando entrevistas a profundidad con los operadores de tráiler, trabajadoras de las *cachimbas*³ y con las esposas e hijos de los operadores. Se utilizó la observación participante en cada una de las convivencias y viajes con los operadores, observando directamente su dinámica de trabajo que sirvió para la elaboración de una etnografía.

Para el trabajo de campo primeramente se seleccionó una empresa de transporte que me permitiera viajar con los operadores, lo cual generó ciertas dificultades debido a que en la mayoría de las empresas no se permite al operador viajar con acompañantes. Entre tanto, se eligió trabajar con la empresa “THV” debido a que, al ser una pequeña empresa familiar de tipo hombre camión, no cuenta con políticas tan estrictas permitiendo así un libre acceso a su dinámica de trabajo. En el Cuadro 2 se comparte la experiencia sobre el contacto con la empresa y las dificultades que se presentaron.

Cuadro 2. Nota metodológica

En la empresa “Transportes Hermanos Valdés” tenía ciertos contactos, ya que anteriormente había colaborado con algunos integrantes como chalan, es decir, limpiando y lavando sus camiones. Ello me facilitó el acceso a información que hizo al trabajo de campo ser más extenso, sin embargo también implicó ciertas complicaciones en cuanto a mi propia ética, ya que se involucraban cuestiones personales en los datos de campo. Dentro de estos datos se involucraban rencores entre la familia, convivencias muy comprometedoras, relaciones con las trabajadoras de las cachimbas de mucha confianza, muchas charlas muy personales y muy pesadas. Si bien, de todo se obtuvo un registro, tuve que consultar con los informantes sobre lo que querían que se escribiera por la posibilidad de que muchos datos serían malinterpretados debido al desconocimiento de las relaciones entre operadores y de su dinámica de trabajo.

³ Término con el cual se conoce a determinados puntos de reunión en la carretera que son frecuentados por los operadores, de los que se hablará más adelante a detalle.

El primer trabajo de campo se realizó en junio de 2011, donde se trabajó durante cinco semanas con los cuatro integrantes de la empresa “Transportes Hermanos Valdés”. Se realizaron 6 viajes o fletes, con el primer informante conocido como *Casco*⁴ realice dos fletes con dos rutas distintas, el primero fue del municipio de Ezequiel Montes, Qro. a la ciudad de México con una duración de dos días y el segundo fue de Ezequiel Montes Qro. al Centro de Distribución OXXO, ubicado en la ciudad de Puebla con una duración de tres días. Después de ello realicé dos viajes más con *Cayuco*, mi segundo informante, los dos viajes tuvieron la misma ruta, del municipio de Ezequiel Montes, Qro. al Centro de Distribución Wall-Mart, ubicado en la ciudad de Monterrey, Nuevo León con una duración de cuatro días. Con mi tercer informante, conocido como *Abuelo*, realicé un viaje de Ezequiel Montes, Qro. al centro de Distribución de Soriana ubicado en la ciudad de Monterrey, Nuevo León, con una duración de cuatro días. Por último, con otro informante, conocido como el *Pantera*, llevé a cabo únicamente un viaje de Ezequiel Montes, Qro. al Centro de Distribución de WALL-MART, ubicado en la Ciudad de México con una duración de dos días.

En cada uno de los viajes se convivió con los operadores, observando su rutina de trabajo, sus relaciones laborales y todas las actividades que realizan en el transcurso de la carretera, además de que cuando no se encontraban de viaje fue posible convivir con ellos en el taller o en su casa, donde lavaban el camión o le hacían reparaciones. Se realizaron entrevistas a profundidad e historias de su vida laboral para conocer la manera en que conciben su trabajo y su misma empresa, además del papel y función de cada integrante. Se llevaron a cabo relatos de su vida laboral con cada uno de los operadores, los cuales permitieron analizar ciertos momentos de la vida del operador de tal modo que se pudo conocer su estilo de vida y las características que conforman a éste y su dinámica de trabajo. Posteriormente se hizo una sistematización de la información y se

⁴ Más adelante hablare a detalle de cada uno de los integrantes de la empresa.

siguió revisando literatura sobre modelos de producción y trabajo. Ello permitió determinar los datos faltantes para el segundo trabajo de campo.

El segundo trabajo de campo se llevó a cabo en julio de 2012, donde de nueva cuenta se viajó con cada uno de los operadores, esta vez con preguntas específicas, no sólo para los operadores sino para el resto de la familia como hijos y esposa, con las trabajadoras de las cachimbas y con compañeros y amigos de los Hermanos Valdés. Se realizaron únicamente tres viajes con tres de los cuatro informantes, ya que uno de ellos no se encontró disponible. Con dos informantes realicé un viaje de., al Centro de Distribución de Sam's, ubicado en la ciudad de Monterrey. Con un tercer informante realicé un viaje de Ezequiel Montes, Qro. al centro de distribución de Sam's, ubicado en la Ciudad de México. También se realizaron entrevistas con amigos que se reunían en las cachimbas y compañeros de los Hermanos Valdés que fleteaban para la misma empresa⁵. Por último, se presenciaron reuniones familiares, en donde se realizaron entrevistas con las esposas y los hijos mayores que colaboran con la empresa.

Después de cuatro semanas de trabajo de campo se realizó una sistematización de todos los datos, así como una revisión de accidentes de tránsito y datos estadísticos sobre el transporte. Por todo ello, muchos de los datos que se muestran a continuación provienen en su mayoría del trabajo de campo.

La información obtenida durante los dos trabajos de campo fue muy enriquecedora y arrojó datos muy interesantes que permitieron comprender la dinámica de trabajo de los operadores, sus relaciones laborales, sus convivencias y demás actividades en la carretera. Ahora presentamos una breve descripción de los capítulos que componen esta tesis.

⁵ De estos informantes no se revela su identidad y, debido a que pertenecen a otra empresa, solo se toman en cuenta algunas de sus aportaciones más importantes respecto a su dinámica de trabajo y sobre algunas estrategias, las cuales se obtuvieron en pláticas y observación participante dentro de las cachimbas.

PRESENTACIÓN DE LA TESIS:

En el capítulo I desarrollaremos los aspectos teóricos que permitan comprender el marco de análisis de toda la investigación, así como del trabajo de campo. En el capítulo II, abordaremos la constitución de la empresa familiar, su organización, la función y el papel de cada integrante. Posteriormente, en el capítulo III se abordan las estrategias que los operadores desarrollan para asegurar la continuidad del trabajo y las estrategias frente a la lógica productiva. En el capítulo IV se aborda el juego social, las estrategias de los operadores para mantenerse en la carretera y los saberes y prácticas de éstos. Por último, tienen lugar las conclusiones y reflexiones finales de la investigación.

CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO

1.1 Introducción

En este capítulo presentamos los enfoques teóricos que sustentan el análisis de esta tesis, retomando las propuestas de autores como Durand (2011), Reynaud (1993), Burawoy (1979), Crozier y Friedberg (1990), Goffman (2006) y la experiencia obtenida en el trabajo de campo. Comenzaremos a hablar sobre los procesos productivos fordistas y su recomposición con el surgimiento de los nuevos modelos productivos. Posteriormente explicaremos la descentralización productiva, es decir, el paso de la empresa integrada a la descentralización de la producción y la emergencia de la logística como una actividad que se ha externalizado. Esto nos permitirá comprender el contexto productivo donde se sitúa nuestro tema de investigación. Por lo tanto, no se pretende hacer un análisis histórico del surgimiento del fordismo y del toyotismo, sino únicamente mencionarlos como antecedentes de forma breve, ya que el enfoque de esta investigación está en la reestructuración productiva y la emergencia de la logística que permitirá explicar algunas estrategias específicas de los operadores de tráiler como respuesta a los requisitos de esta logística.

Finalmente analizaremos la regulación del trabajo y la teoría del juego social, señalando los postulados de estas perspectivas y sus principales argumentos. Si bien, existen estructuras, reglas y normas que orientan el comportamiento de todo individuo, éste las reconstruye desarrollando cierta autonomía que le permite subsistir en su medio de trabajo. Para lograr esta autonomía, cada trabajador desarrolla ciertas estrategias con las cuales participa dentro del juego, realiza ajustes a las reglas sin afectar los objetivos de la empresa o del patrón. Las estrategias que desarrolla el trabajador no pueden afectar los intereses de la producción, por lo que este juego de ambas partes (patrón-trabajador) suelen mantenerse en los márgenes de una negociación que modifica las reglas del mismo juego. De esta forma, se trata de

explicar, siguiendo a Durand (2011), porqué el trabajo se hace cada vez más pesado pero causa satisfacción al trabajador.

1.2. Descentralización productiva y surgimiento de las actividades de logística

De acuerdo con Julio Cesar Neffa (1999: 3), durante gran parte del siglo XX, después de la primera guerra mundial, se dio una reestructuración económica y productiva en donde la lógica de producción estaba regida por el modelo fordista, principalmente en los países desarrollados como Estados Unidos, Inglaterra y Francia, donde existía una producción en masa y no había una preocupación por la calidad del producto, ya que todo se vendía. Este modelo surgió en el sector automotriz como una forma de organización que se fue extendiendo a otras industrias.

En las fábricas los procesos producían varias series de piezas que constituían enormes volúmenes de circulantes para posteriormente ensamblarse en productos finales (Coriat, 1993). Estas constituían gigantescas instalaciones, la maquinaria y el equipo utilizados tenían propósitos determinados y estaban especializados para realizar funciones pequeñas, además de que su tecnología no era muy compleja. En este sentido, no existía una preocupación por la satisfacción del consumidor, además de que se contaba con poca variedad de productos (Neffa, 1999).

De acuerdo con Coriat (1993), gracias a la cadena de montaje, la producción de mercancías en grandes series se convirtió en una norma, lo cual provocó nuevas condiciones de producción y, a su vez, un modo de acumulación del capital, lo que se conoció como producción en masa. Todo esto, según este Coriat (1993), fue lo que hizo la empresa Ford en la producción en masa de automóviles, por lo que con el fordismo aparecieron nuevas formas de producción.

En cuanto a los procesos de trabajo, los altos mandos de las empresas no se preocupaban más por el rendimiento y por la cantidad de producción durante la jornada de trabajo. En ese sentido, Neffa (1999) asegura que dicho modelo se apoyó en los contratos de trabajo estables o de tiempo indeterminado y que la remuneración hacia el trabajador estaba basada en el rendimiento y el tiempo de trabajo. Con este modelo fordista, se producían grandes cantidades de mercancía que no respondía a las demandas del mercado sino a la experiencia adquirida en las ventas anteriores. Se pensaba que habría que producir sin control porque los resultados demostraban que todo se vendía; así, se aumentaba la productividad y los costos de ésta se reducían con el fin de obtener ganancias a corto plazo. Tampoco existía preocupación alguna por la remodelación de la maquinaria ni la inversión en ella porque éstas tenían una sola función, la cual carecía de una exigencia de calidad.

Así mismo, este modelo fordista se basaba en empresas integradas⁶ donde toda la producción estaba controlada por la misma empresa, debido a la incertidumbre del mercado y a reducir los costos de traslado. Sin embargo, a medida que el modelo fordista provocó serios conflictos como crisis económicas en el sector manufacturero debido a una producción excesiva durante la segunda mitad del siglo XX, se produjeron cambios en donde las empresas comenzaron a ver más viable una desarticulación de todo el proceso de producción, debido a lo complejo de la integración productiva que significaba un gran peso (Neffa, 1999). Esto en los países considerados como principales potencias mundiales, lo cuales comenzarían a buscar otros modelos para solucionar los conflictos que la producción en masa había ocasionado años atrás.

⁶Una empresa integrada es aquella en donde todo el proceso de producción, que va desde la planeación y diseño del producto hasta la distribución y traslado de este a las manos del cliente, es controlado por una sola empresa sin apoyarse en empresas especializadas por medio de subcontratos. Esto es, todos los segmentos de la producción se encuentran regulados y se llevan a cabo por un solo segmento y dentro de la misma empresa.

Como ya se mencionó, la producción en masa de productos homogéneos ya no se adecuaba a las nuevas demandas del mercado, además de que en los años setenta la relación salarial que implicaba el fordismo entró en crisis a causa de su rigidez, de los costos que generaba para las empresas y por el desgaste de los trabajadores. Las condiciones de trabajo se deterioraron debido al sometimiento, a las elevadas cadenas de la línea de montaje, al surgimiento de nuevos riesgos laborales y a la intensificación de la carga de trabajo psíquica y mental (Neffa, 1999). Aunado a esto, Coriat (1993) nos dice que la circulación constante en cuanto al transporte de piezas y materiales necesarios provocaba una regulación en los trabajadores, los cuales permanecían quietos en su puesto de trabajo, además de que los tiempos muertos en la fabricación se reducen ocasionando un gran estrés en los trabajadores.

Tomando en cuenta que las fábricas con una producción fordista requerían de instalaciones inmensas, además de los problemas en el diseño de los equipos que no tomaban en cuenta a los operadores, dificultaba el funcionamiento de algunos procesos del sistema de producción. Debido al mal manejo del flujo de productos se generaron tensiones entre los trabajadores que controlaban la producción, ya que los altos costos del proceso de producción implicaban pérdidas para la empresa por las disfunciones en los trabajadores, el retraso en la producción y en la pérdida de energía (Neffa, 1999). En ese sentido, la implementación de cambios para generar productos variados implicaba altos costos para las empresas, productos difíciles de vender, además de que se perdían mercados y las ventas disminuían.

Por otra parte, el interés de los clientes se comenzó a centrar, ya no en los costos, sino en la calidad del producto, en la posibilidad de obtener productos más variados, en que el tiempo de entrega fuera menor y en la garantía. Con esto, la organización productiva tuvo que adaptarse, las empresas tuvieron que construir establecimientos no tan grandes, constituyendo relaciones de subcontratación con otras empresas; además de que se vieron en la necesidad de introducir

innovaciones tecnológicas y organizacionales para cambiar los procesos de producción (Neffa, 1999). Es decir, ahora ya no se utilizarían máquinas y herramientas con propósitos únicos, sino que ahora se tendría que emplear maquinaria más sofisticada y con mayor tecnología. Del mismo modo, habría que generar nuevos productos más variados y contar con una estructura organizativa más horizontal para fomentar la cooperación entre diversos componentes de la empresa y del proceso de producción.

A causa de esto, tal como señala Durand (2011: 24), se produjo una restructuración en el modelo productivo de la industria manufacturera debido a la crisis de acumulación de los años setenta, lo cual resulta convincente, ya que el anterior modelo sólo se preocupaba por producir sin importar la calidad, generando una acumulación debido a que la demanda del mercado no podía continuar el flujo productivo. Ante esto, se comenzó a poner atención en el modelo que había implementado Japón y la fábrica de Toyota. A esta nueva propuesta se le conoció como el principio de *justo a tiempo* que consiste en que cada mercancía debe de ser entregada en la cantidad y con la calidad requerida en el momento que exige el cliente (Durand, 2011). Por lo tanto, aunque no de una forma inmediata, este nuevo modelo conocido como Toyotismo pasaría a convertirse en una alternativa para varios países, entre ellos Estados Unidos y más tarde en México, debido a que cumplía con ciertos requerimientos con los que el fordismo había fallado y que originó una gran crisis.

En ese sentido, las empresas vieron más viable el hecho de tener una producción de tipo horizontal en lugar de una de tipo vertical, es decir, de tipo integrada que controlara todo el proceso productivo por sí misma. Sin embargo, con el surgimiento de nuevos modelos, principalmente en América Latina, las empresas manufactureras tendieron a dividir su proceso de producción, contando con empresas más pequeñas o del mismo tamaño para realizar distintas fases de la producción como sucedió en México en la década de los ochenta (Neffa, 1999). Esta descentralización provocó que la logística se lleve a

cabo por empresas contratadas o subcontratadas por el sector manufacturero. Entonces, ahora este sector se libera de la carga que representa la logística en cuanto a los gastos que implica la distribución de los productos y se preocupa más por la elaboración de los productos o piezas como tales.

La logística de producción, por su parte, es la encargada de la planificación, organización y control de todas las actividades relacionadas con el traslado y almacenamiento de materiales y productos, desde la adquisición hasta el consumo. Según Richkarday (1991: 26), la logística se encarga de todas las actividades que participan en el flujo productivo, tanto de las ventas como de la distribución del producto, donde se encuentran la materia prima y la distribución de productos terminados.

De acuerdo con María Mercedes Chao en un documento inédito de la Universidad Virtual del Estado de Guanajuato (UVEG), una de las funciones principales de la logística de una empresa consiste en el desarrollo de una estrategia de distribución de acuerdo a las necesidades de la empresa y al costo que implica cada una de ellas. Otra de sus funciones es la planificación de los flujos de materiales y productos, tanto al interior de una empresa como con los demás agentes que intervienen en el proceso de suministro (Chao, Inedito). Por lo tanto, todas estas actividades se descentralizan de las empresas de manufactura y son realizadas por otras empresas que pueden ser parte de los mismos dueños o externas, es decir, subcontratadas. Un ejemplo de una de estas empresas de logística es Grupo FEMSA, quien forma parte de la empresa Coca-Cola Company pero que se encarga únicamente de la logística. La estrategia de distribución siempre responde a las necesidades de la empresa de manufactura y el costo de la distribución es determinado por la logística pero por lo regular tiene que responder a los requerimientos del sector manufacturero.

Si bien, la logística se encarga de la distribución, existe un control en cuanto a los costos que ésta implica, los cuales tienen que cubrir gastos de transporte, tanto de la materia prima, de las piezas y del producto terminado. Por lo tanto, el costo de la distribución depende de tres aspectos: unidades de carga, operadores y el proceso de traslado.

Dentro de las unidades de carga observamos que los costos del mantenimiento de la unidad, refacciones y mano de obra en los talleres determinarán un rendimiento específico⁷. En el caso de los operadores, los costos se asocian a sueldos, capacitaciones y las prestaciones que se requieran. En cuanto al viaje se toma en cuenta el combustible, el costo del peaje, las maniobras de descarga, los gastos de alimentación del operador y demás viáticos. Todo esto, sin tomar en cuenta las complicaciones que pueden surgir en el traslado como accidentes, multas, robos de unidades y robo de la carga, etcétera.

En resumen, la mayoría de las empresas dejaron de preocuparse por la función del traslado de mercancías, cediendo esta parte de la producción a empresas especializadas en el autotransporte de carga. Esto implicó que muchas de las empresas de manufactura ya no tengan que preocuparse por lo que implica realizar la distribución y el traslado, ya no tienen que comprar unidades de carga ni gastar en el mantenimiento de estas; tampoco tienen que pagar a los distintos trabajadores como son operadores, mecánicos, capacitaciones, ni todo lo que implique un aparato como el control del personal. Además, se evitan los gastos de combustible, del pago de casetas de peaje, entre otros.

De este modo, todas estas tareas recaen en empresas transportistas, las cuales se han clasificado en dos tipos: por una parte las grandes y medianas empresas, y por otra las micro y pequeñas empresas, también conocidas como hombre camión. La mayoría de estas empresas operan bajo una lógica productiva que rige los

⁷ Estos datos se obtuvieron en el trabajo de campo.

traslados de mercancías y que determina la organización de las mismas empresas de autotransporte. Si bien, esta lógica productiva no se observa a simple vista, es posible identificarla al momento de analizar el funcionamiento de las empresas y de sus planes de distribución, así como del modo en que operan cada una de sus partes, es decir, en el personal que lleva a cabo las actividades logísticas. Veamos ahora en qué consiste esta lógica productiva y como funciona.

1.3 El flujo tenso como dinámica productiva

Como se mencionó en el primer apartado de este capítulo, después del modelo fordista surgieron otros modelos que llegaron a hacerle frente a las deficiencias de éste último, como fue el modelo toyotista, el cual fue adoptado en los países latinoamericanos debido a las exigencias del mercado y de la propia demanda (Neffa, 1999). Estas exigencias hacían que las empresas tuvieran que estar en condiciones de reaccionar frente a un contexto de incertidumbre y responder a la demanda de variedad y diferenciación de los productos.

El interés de las empresas por incrementar la productividad se busca ahora con la creación de equipos de trabajo y con una mejor utilización de las maquinarias y equipos gracias a los sistemas de trabajo basados en el principio de *Justo a tiempo*. Según éste, cada mercancía de la empresa o firma debe ser entregada en la cantidad y con la calidad requerida en el tiempo que indique el cliente. Este principio provoca la desaparición de los inventarios o de los circulantes, ya que la demanda puede variar constantemente; parafraseando a Durand (2011: 24), es de ahí de donde surge el concepto de *Flujo tenso*, que combina la entrega en el *justo a tiempo* y la ausencia de inventarios. Para que el *Flujo tenso* se complete sin rupturas exige una reorganización del trabajo, el cual se sujeta a nuevas formas de control social, *el trabajo en grupo*. Si dicho flujo se rompe provoca que los

clientes queden insatisfechos, por lo tanto, el flujo no se debe de romper.

El flujo tenso es una forma universal del justo a tiempo que fue inventado por T. Ohno a mediados de los años cincuenta y posteriormente sistematizado e implementado por la fábrica Toyota (Durand, 2011). La utilización del flujo se remota a finales del siglo XIX en las industrias químicas, de cemento, energía, siderurgia, agroalimentaria y física, donde el flujo estaba vinculado a la producción, ya que el objetivo era transformar las características físico-químicas de la materia (Durand, 2011: 53). Sin embargo, de acuerdo con Durand en cuanto a la industria manufacturera, la utilización del flujo fue hasta después, en la industria automotriz comenzó a utilizarse a principios del siglo XX en los países industrializados como Francia e Inglaterra y posteriormente se extendió por parte de Europa y América.

Después de la Segunda Guerra Mundial Estados Unidos presionó a Japón para implementar los métodos fordistas debido a que este último no conocía otro. Sin embargo, el mercado de Japón era muy reducido, por lo que se buscó otro método que permitiera obtener más ganancias a partir de la producción en pequeñas series, lo cual era todo lo contrario al método fordiano que consistía en largas series (Durand, 2011: 55-56). La propuesta japonesa se preocupaba más por producir menos producto pero de mejor calidad, ya que la venta en el mercado no era tan segura, esto provocó que se fuera implementando la competencia en muchas empresas por desarrollar productos más innovadores y de mejor calidad.

Durante la década de los cincuenta, T. Ohno, después de haber observado un supermercado estadounidense decidió instaurar un nuevo método en sus talleres. En el supermercado, Ohno observó que:

[...]un supermercado es, efectivamente, un lugar donde el consumidor puede encontrar las mercancías que necesite en el momento en que las necesita y en las cantidades que requiere. [...] En cuanto a los empleados de la tienda, resulta claro que ellos deben preparar y organizar las mercancías de tal manera que los consumidores puedan

venir a comprar en el momento que así lo deseen. (T. Ohno, 1998, citado por Durand, 2011: 56.)

De esta forma, Ohno observó que este método podría funcionar en la fábrica de Toyota y en muchas otras. Con este modelo aplicado a la producción industrial elimina los inventarios de mercancías entre la planta y el cliente, debido a que el consumidor es quien manda e impone lo que desea comprar. Richkarday (1991: 32), por su parte, señala que probablemente en los países industrializados de Norteamérica el interés del método japonés del justo a tiempo surgió debido a la presión de las empresas que estaban acostumbradas a mantener grandes almacenes de materia prima y productos terminados.

De acuerdo con el nuevo modelo, cada segmento o de la producción puede pedir al puesto o segmento anterior que le entregue a tiempo y en el volumen que le parezca necesaria la pieza o el bien para lo que requiera el segmento posterior; de esta forma desaparecen los circulantes entre los segmentos de la producción, ya que la estación de trabajo anterior sólo produce y entrega la cantidad necesaria para la que sigue, en el instante indicado (Durand, 2011). Esto también involucra al segmento de distribución en donde el transporte tiene que responder a las exigencias de las empresas para poder mantener el flujo y entregar los productos terminados o materia prima en tiempo y forma.

Así mismo, desaparecen los inventarios comerciales entre la fábrica y el mercado. De esta forma, el cliente, que está después del proveedor, espera a que éste le suministre los bienes o los servicios al precio fijado, en la cantidad y con la calidad requerida en un instante determinado. Cada cliente se convierte a su vez en el proveedor de un cliente situado después y así sucesivamente hasta el consumidor final. Esta cadena de proveedores-clientes que funciona sin inventarios intermedios se encuentra en el denominado flujo tenso.

De acuerdo con Richkarday (1991: 32), para que una empresa transportista logre cumplir con los requerimientos de toda la lógica productiva debe preocuparse por evitar los retrasos para generar confiabilidad y una calidad en cuanto al servicio que está proporcionando. Para esto, el autor señala que hace falta un transporte a la medida, es decir, que sea distinto para cada mercancía, en cuanto al tamaño de embarque, a los costos, al tiempo de traslado y al origen. En ese sentido, las empresas de transporte deben desarrollar una serie de estrategias logísticas para cumplir con todas estas exigencias señaladas, deben preocuparse por proporcionar un servicio confiable y seguro.

Con el trabajo de campo se observó que el tiempo de entrega ejerce una presión muy fuerte sobre los operadores, quienes deben lograrla sin retrasos ni averías de la carga, además de que existe un control sobre los operadores y son sancionados en caso de no cumplir con las entregas a tiempo. Ante esto, las empresas rara vez se preocupan por el desgaste del operador y buscan garantizar las entregas seguras a costa de la salud del trabajador. En ese sentido, la empresa tiene un control de cada operador por medio del cual le es posible presionarlo y vigilarlo para garantizar que la mercancía llegue a tiempo y, de este modo, no quedar mal con el cliente.

En cuanto al costo, las tarifas de los traslados se establecen por medio de acuerdos entre las empresas de manufactura y las grandes empresas de transporte, lo cual deja en desventaja a los pequeños transportistas. Un ejemplo de ello, es el caso de Transportes Hermanos Valdés, quienes se ven afectados por la inexistencia de una regulación de las tarifas de los fletes. Esto se abordará más ampliamente en el tercer capítulo.

Por otro lado, el flujo de los productos crea un estrés y un sentimiento de inseguridad en cada trabajador de cualquier puesto, generándose también una inestabilidad en éste, debido a que si un puesto de trabajo no puede surtir o cumplirle al siguiente toda la

cadena se rompe y afecta a toda la producción en conjunto. Por lo tanto, el justo a tiempo tiene como objetivo reducir los gastos de mantenimiento y almacenamiento (Durand, 2011: 31).

Sin embargo, para que el flujo no se detenga se deben de eliminar todas las fallas por medio de un mantenimiento de forma preventiva, de manera que la empresa debe de asegurarse de que todas las piezas o servicios sean entregados con cierta calidad. De esta forma, se tiene que ser capaz de cambiar rápidamente la herramienta que se llegue a descomponer para que no se detenga la producción. En el caso del transporte, las empresas insertas en esta logística de producción, entre ellas las micro y pequeñas empresas, tienen que contar con un equipo de transporte adecuado, dándole mantenimiento constante para poder entregar la carga en tiempo y forma.

Otra de las presiones es la competitividad que existe en el mercado, en donde existe una lucha constante entre las empresas por la obtención de fletes, para lo cual se tiene que contar con relaciones en muchos ámbitos manufactureros. Estas relaciones permiten que la empresa pueda ofrecer sus servicios, sin embargo tiene que competir con muchas otras más que están a la espera de que se les asignen fletes. En cuanto a esto, existe una gran desventaja entre las pequeñas empresas y las grandes, debido al capital con que cuentan estas últimas y al número de unidades de carga que poseen.

Todo asalariado que acepta el flujo⁸ se compromete a mantenerlo, obligándolo a reorganizar su actividad laboral y responder así a todas sus exigencias. Por lo tanto, ya no se marca tanto la presencia de jefes que vigilen al trabajador, sino que el mismo flujo lo presiona y lo somete (Durand, 2011: 82). Este sometimiento se aplica tanto para los trabajadores de la fábrica como para los otros

⁸ El trabajador es consciente de este flujo y sabe que su trabajo consiste en mantenerlo. En el caso de los operadores lo conciben con las citas de las entregas, ningún operador puede dejar que se pierda una cita, sería la peor cosa que podría suceder; así lo señalan los Hermanos Valdez.

componentes o segmentos de la producción, como el caso de los encargados de la distribución que son los operadores de tráiler, quienes tienen que organizar su actividad laboral para responder a las exigencias de las empresas. Para que el flujo no se rompa desarrollan ciertas estrategias que son el objetivo principal de esta tesis.

En ese sentido, existe en el trabajador asalariado una *implicación forzada*, tal como lo nombra Durand, quien dice que el torbellino del flujo tenso atrapa al trabajador, provocando que este se movilice y se implique en el trabajo porque no tiene elección, ya que el flujo exige de todas sus facultades para mantenerse tenso.

El propio flujo y la ausencia de inventarios provocan cierta presión de tiempo en el trabajador durante su jornada laboral y hace que las exigencias y necesidades del mismo flujo se naturalicen y se vuelvan inevitables, reduciendo el número de supervisores (Durand, 2011: 77). Estos supervisores pasan a encargarse de otras tareas y se dedican más a controlar los productos en cuanto a su calidad, debido a que el flujo tenso se encarga de generar presión, responsabilidad y sometimiento a los trabajadores, por lo que el supervisor ya no es muy necesario.

El flujo tenso se apoya en una estrategia de trabajo en grupo que engloba ciertos grupos de trabajo, lo cual permite que el costo de la mano de obra sea más barato. Neffa señala que estas agrupaciones se componen generalmente de quince personas que tienden a considerar la producción con la calidad, sistema denominado *Chido-ka* (Neffa, 1999). Este consiste en grupos flexibles y autogestionados de trabajadores con un líder, quienes intercambian de tareas y toman decisiones colectivas para mejorar el proceso productivo. El equipo de trabajo tiene que asumir otras tareas como el mantenimiento y las reparaciones pequeñas de las máquinas de trabajo, así como el control de la calidad. Dentro de estos equipos los trabajadores tienen cierta autonomía para decidir sobre los problemas que se lleguen a dar. Por ejemplo, la reparación de una avería de una unidad de carga o los

intercambios de refacciones, etc. En ese sentido, los salarios se fijan de acuerdo a los resultados económicos de los equipos de trabajo, lo cual genera una motivación y satisfacción en los trabajadores. La organización y responsabilidad del grupo incrementan las presiones entre compañeros, ahora ya no es el jefe quien hace los reclamos, quien se queja de los retardos, las ausencias constantes, el cansancio o el mal desempeño; ahora el grupo es quien se encarga de todo esto.

Para que un trabajador logre permanecer en la empresa y progresar en ella trabajando en equipo tiene que satisfacer en lo más que pueda las expectativas de la empresa respondiendo a sus demandas en muchos aspectos, por lo tanto, la lógica de competencias o el fomento de competencia entre los trabajadores implica que se reconozca la forma en que estos contribuyen a los resultados de la empresa. Esto no solo sucede en el caso de trabajadores asalariados, sino también en las empresas subcontratadas. En el caso de los Hermanos Valdés, el operador busca siempre quedar bien con la empresa para la que realiza los fletes, se esfuerza para no llegar tarde a una cita de entrega a pesar de que cuente con poco tiempo. No realiza fletes para ninguna otra empresa para no quedar mal con alguna, cuando no están de viaje se la pasan en la planta de la fábrica e incluso llegan a convertirse en cargadores para descargar la mercancía, cosa que no les corresponde.

En ese sentido, los trabajadores se comprometen más en su trabajo porque no tienen alguna otra alternativa si desean conservar su empleo, ya que están sometidos a mantener el flujo que hace que se impliquen de manera forzada y obligada, a tal grado que el trabajador lo vea normal y lo acepte de manera involuntaria o inconsciente (Durand, 2011). Por lo tanto, pareciera que el trabajador pierde la libertad de su propia fuerza de trabajo sin poder ofertarla ni negociarla puesto que ya existe alguien que predisponga y determine su valor.

En ese sentido, es donde el operador desarrolla un conjunto de estrategias para poder jugar con la intensidad y la presión del flujo, lo cual se describirá más a fondo en el próximo apartado.

Debido a las necesidades del trabajador tales como un ingreso de subsistencia, éste tiende a promoverse por medio de su lealtad a la empresa, de modo que existen evaluaciones que califican la productividad y el desempeño del trabajador, así como el control de sus emociones, la sumisión y obediencia a su superior, su disciplina, la cooperación con el resto de los trabajadores y su desapego al logro de intereses particulares dentro de la calidad (Durand, 2011). Esto explica la intensidad del trabajo, las jornadas prolongadas, las enfermedades provocadas por el cansancio y la sobrecarga de trabajo, la falta de ausencias y los pocos conflictos laborales.

1.4. Regulación del trabajo: entre el control y la autonomía

Como ya se explicó en el apartado anterior, el flujo tenso provoca que se genere un trabajo de tipo intenso y urgente, en el cual el trabajador mantiene un proceso de producción continuo para elaborar piezas o productos de calidad que serán llevados a otro proceso en un estrato posterior. Se dice urgente porque se requiere que la pieza llegue de un estrato a otro hasta completar la producción de manera que no se rompa el flujo. Esta urgencia del trabajar bajo el flujo tenso provoca un cierto estrés en los trabajadores, ya que su trabajo los absorbe y hace que se comprometan de lleno en él, tanto a los que forman parte de la manufactura como a los de la logística, entre ellos los operadores de unidades de transporte.

Actualmente, en algunas de empresas se manejan ciertos mecanismos para lograr que el trabajador se comprometa más con la empresa y ejercer más control utilizando herramientas tales como el teléfono celular, radios, laptops, etcétera. Con estas, el trabajador se ve obligado a trabajar más allá de su jornada normal, llevando el trabajo

hasta su casa o a determinados eventos personales. El trabajo de campo de esta investigación arrojó que a la mayoría de los operadores se les exige el uso del teléfono celular y del radio, no importa si están en un día de descanso, ya que es una herramienta indispensable para comunicarse.

Ante toda esta situación del trabajador, en la mayoría de las veces pareciera que no existe reclamo alguno ni negación por parte de éste, como si fueran aceptadas y seguidas de forma inconsciente. Tampoco se detectan muchas rebeliones en contra de los salarios, de la imposición de reglas ni de lo pesado que es su trabajo. Ante esto, surge una serie de dudas al respecto, ya que pareciera como si el trabajador se encontrara en un ambiente armónico y que su trabajo le resultase satisfactorio. Así, el trabajador debe de tener algún tipo de escape o de distracción para poder soportar sus condiciones y cumplir con los objetivos de su patrón. Esto se explica con la idea de que existe una regulación en los procesos de trabajo, en la cual participan los trabajadores a manera de juego, lo que se conoce como juego social o teoría del juego social (Reynaud, 1993).

Si bien no todos los comportamientos colectivos son directamente regulados, ni todas las constricciones sociales son reglas más que de una manera imperfecta, las normas son la base de todo sistema social. (Reynaud, 1993)⁹

En ese sentido, todas las empresas desarrollan una serie de reglas y normas que marcan los límites del trabajador y que hacen que éste cumpla con las tareas que se le encargan. Ningún trabajador debe de incumplir estas reglas si quiere conservar su empleo, sin embargo, el mismo trabajador desarrolla ciertas estrategias para cumplir con estas reglas, al grado de adquirir cierta autonomía y libertad en su trabajo. Esta autonomía es concedida por la empresa o patrón a los trabajadores siempre y cuando no afecten sus objetivos y en la medida en que el trabajador cumpla con sus actividades encomendadas.

⁹ Véase capítulo 9.

Durand (2011) habla de dos tipos de autonomía, una autonomía concedida por los supervisores y por los conquistadores y la otra conquistada por los trabajadores. Toda autonomía produce sus propias reglas a través de un colectivo, los cuales, además de seguir las reglas de la empresa, desarrollan otras más pero de forma no escrita, mismas que se convierten en una manifestación de su propia autonomía y hace que las reglas no sean tan pesadas ni formales, lo cual encontramos en el caso de estudio de esta tesis.

Reynaud (1993), por su parte, señala que estas reglas no se derivan únicamente de las preferencias o costumbres de los agentes, ni de sus gustos o intereses, sino que estas se dan a través de negociaciones entre estos, es decir, entre un agente que las rige y otro que las sigue y que comparte oportunidades colectivas. Estas reglas pueden ser modificadas de acuerdo a la situación en la que se encuentre el trabajador a lo largo de su proceso de trabajo y en todas las interacciones sociales. Dichas reglas definen la autonomía y el control como aspectos que se oponen y que crean estrategias colectivas, las cuales serán analizadas en esta investigación.

En resumen, la autonomía, en este caso de los trabajadores que luchan por mantener el flujo, se opone a las reglas de control que utiliza el agente o aparato al mando, de modo que ambas partes tienen la obligación de producir, de tal manera que asumen un compromiso de producción. Este compromiso está lleno de conflictos, contradicciones y acuerdos que se modifican de forma constante.

Por otro lado, Crozier y Friedberg señalan que el hombre no se adapta pasivamente a las circunstancias, sino que es capaz de jugar con ellas. Continúan diciendo que:

En una organización, el hombre no es solo “una mano” (taylorismo), ni “un corazón” (movimiento de las relaciones humanas), es antes que nada una libertad, o más precisamente un agente autónomo capaz de calcular y de manipular, que se adapta e inventa en función de las

circunstancias y de los movimientos de los otros. (Crozier & Friedberg, 1990: 4)

En este sentido, el actor es quien modifica su situación a partir de normas establecidas, se adapta a ellas pero al mismo tiempo las modifica de tal manera que pueda soportarlas y cumplir con los objetivos de quien las dicta, esto es, juega con ellas y las negocia tal como lo hacen los operadores de tráiler para soportar sus largas jornadas de trabajo, lo cual se explicará más a detalle posteriormente. Ante esto, Durand (2011) afirma que la autonomía que se crea a partir de la negociación responde a la voluntad de existir de los individuos, en su búsqueda de libertad y en la afirmación de sí mismos, además de la afirmación ante los colegas del grupo y ante la jerarquía. Es decir, el individuo trabajador necesita demostrar que existe y que también es parte de una determinada situación.

La construcción de autonomía y la invención de reglas se hacen entre dos partes en el lugar de trabajo y estas pertenecen y son parte de las relaciones sociales. Ante estas surge el concepto de *juego social* que permite explicar de manera más detallada la autonomía y las reglas sociales. Crozier y Friedberg señalan que el juego es un mecanismo concreto mediante el cual los hombres estructuran sus relaciones de poder y las regulan:

El juego es el instrumento que elaboran los hombres para reglamentar su cooperación; es el instrumento esencial de la acción organizada. Concilia la libertad con la restricción El jugador es libre, pero si quiere ganar, debe adoptar una estrategia racional en función de la naturaleza del juego, y respetar las reglas de este. Si se trata de un juego de cooperación, que siempre es el caso tratándose de una organización, el producto del juego será el resultado común que busca la organización. (Crozier & Friedberg, 1990: 15)

De esta forma, siguiendo al autor es posible darse cuenta de que la estructura y las relaciones sociales son un conjunto de juegos, de tal modo que la estrategia de cada jugador es el partido que adopta en el juego. Durand (2011: 236), por su parte, dice que el juego significa la libertad de movimiento entre dos piezas, en mecánica se ejemplifica como el movimiento que tiene un pistón en un cilindro o un cajón en su

compartimiento; por mi parte, y siguiendo a estos autores, señalo que en cuanto al juego social que implica el trabajo, se da un movimiento entre dos partes, entre el trabajador y el patrón, o entre el actor y la estructura. Este juego provoca un placer a los individuos o jugadores de manera que se sienten satisfechos y conformes con la actividad que realizan a pesar de que existan presiones o cargas de trabajo muy severas. A través del juego el individuo crea determinadas estrategias para jugar y sobrevivir a su vez, generando autonomía y una regulación específica, lo cual, como se muestra en esta tesis, permite explicar el porqué los individuos soportan situaciones muy duras como largas jornadas de trabajo, actividades estresantes y una retribución salarial muy baja.

Durand (2011) habla de los ajustes sociales refiriéndose a los efectos del juego social sobre las reglas formales, en donde se presentan procesos de adaptación y transformaciones de las prácticas de las partes involucradas. Es decir, el actor puede readaptar las reglas que dicta la jerarquía construyendo estrategias que permitan la apropiación y la autonomía del individuo. En ese sentido, se produce una reconstrucción del trabajo de tal modo que se vuelve aceptable y hasta atractivo tal como sucede en el caso de estudio con el que se trabajó en la empresa Transportes Hermanos Valdés.

Un trabajador no puede no jugar, ya que de lo contrario estaría demostrando que no tiene los recursos o no es apto para responder por cuenta propia a las exigencias. De esta manera, una de las estrategias de la jerarquía empresarial o del patrón para mantener la producción y el mismo flujo es la competencia, la cual permite que el trabajador ganador o jugador ganador realice las actividades correspondientes a su puesto en un tiempo inferior al establecido (Durand, 2011). Así se crea una regla que permite mostrar que el ganador tiene tiempo libre, imponiendo a los demás trabajadores el respeto hacia uno mismo y hacia su puesto de trabajo. De esta forma, los que observan los privilegios del ganador también quieren obtenerlos y se esfuerzan

presionándose a hacer su trabajo más rápido, cumpliendo con los objetivos del patrón.

En ese sentido, ambas partes ganan, tanto el patrón que ve cumplidos sus objetivos como el trabajador que obtiene tiempo libre; esto da cuenta de las estrategias que ambas partes desarrollan para jugar y poder ganar. Reynaud señala que “la regla social es efectivamente el hecho social por excelencia, pero a condición de agregar que la actividad de regulación es un factor social esencial.” (Reynaud, 1993)¹⁰

Por otro lado, retomando la idea de Crozier y Friedberg (1990) sobre la libertad y la negociación, se entiende que una organización no limita totalmente al individuo o al trabajador, sino que éste siempre conserva cierta libertad y posibilidad de negociación, con lo cual posee cierto poder sobre los demás. De esta forma, desarrolla estrategias que tiende a utilizar para aumentar sus ganancias a través de la organización. Estos autores conciben el concepto de estrategia no como un sinónimo de voluntad consciente, sino que ésta modifica las condiciones y las reglas que rigen las relaciones sociales entre determinados individuos o actores. De esta forma, las estrategias funcionan como mecanismos conscientes o inconscientes para modificar las reglas de una parte determinada, logrando que se genere el juego social y se mantengan los objetivos de la empresa o patrón al mismo tiempo que el trabajador obtiene determinada autonomía en el proceso.

Aterrizando todo este análisis teórico en la empresa de los Hermanos Valdés, se observa que, aunque el patrón parecieran ser ellos mismos, existe una referencia que sustituye de manera simulada la concepción del patrón. Las empresas de hombre camión como la de los Valdés, se rigen bajo la concesión de contratos bajo palabra que obliga a que estos se comprometan con ciertas normas. En otras palabras, este tipo de empresas funcionan bajo el principio de justo a tiempo y su responsabilidad es mantener el flujo entregando la carga

¹⁰ Véase capítulo 3.

en tiempo y forma, ya que de lo contrario la imagen de la propia empresa se degrada y puede condicionar la contratación.

En ese sentido, las empresas hombre camión¹¹ responden a todos estos requerimientos de mantener el flujo y cumplir los objetivos de las fábricas o de la propia producción. De esta forma, se observa que la figura del patrón, aunque no sea tan visible, sigue existiendo y se manifiesta en esta idea de control y de exigencias productivas, en cuanto a tiempo, calidad y costo. Más adelante se explica como para la empresa de este estudio, el patrón es la persona quien otorga los fletes; los mismos operadores lo llaman “patrón”, ya sea de broma o halago.

Ahora bien, el operador de transporte de carga desarrolla ciertas estrategias que le conceden autonomía, estas son parte del juego social del que nos habla Reyanud y Durand. Más adelante, en la parte en que describo los diferentes tipos de empresas se observa que estos individuos crean recursos para garantizar su propia autonomía. Los operadores con los que he trabajado esta investigación manifiestan que su trabajo les agrada, a pesar de que su jornada laboral es extensa y muy pesada, lo cual se explica por medio de la creación de reglas del juego, en donde estos desarrollan los mecanismos para jugar y para negociar, con lo que manifiestan un agrado en sus actividades.

Los operadores, a lo largo de su proceso de trabajo o trabajo en curso, tienen cierto tiempo libre, desarrollan una autonomía porque tienen el control de la unidad de carga y de su trabajo. Ellos determinan el tiempo en que manejan y en el que descansan, juegan con la presión y el estrés, juegan con la lógica productiva y con la idea de no romper el flujo. Esto es, se adaptan a la situación y ante las estructuras.

El hecho de que una empresa de tipo hombre camión tenga cierta libertad en sus actividades no quiere decir que esté ausente en

¹¹ El concepto de hombre camión hace alusión a un transportista independiente, es decir, que ofrece un Servicio Público Federal y funciona como un negocio propio. El mismo operador es dueño de su camión y presta un servicio. El concepto no es mío, sino que así es conocido en el mundo del auto transporte de carga.

todo este proceso de las relaciones laborales y sociales, así como del juego social. Es así como se da una reconstrucción del trabajo del operador, a través de una regulación y por medio de una determinada autonomía. Pasemos ahora a conocer cuáles son las características de las empresas de auto transporte de carga y cómo operan

CAPÍTULO 2. CASO DE ESTUDIO

2.1. Diversificación de las empresas de autotransporte de carga

Como se señaló anteriormente, la descentralización de la logística y su desvinculación de todo el aparato productivo provocó que la parte encargada de la distribución y el suministro de productos pasara a manos de empresas especializadas, entre ellas las de autotransporte de carga. En México existe un gran número de empresas dedicadas al autotransporte de carga, las cuales se encargan de la distribución de productos en todo el país. Dentro de estas, se han clasificado dos grupos tomando en cuenta el tamaño y el modo de operar de cada una. Por una parte, se encuentran las empresas grandes y medianas de transporte y por otro las micro y pequeñas empresas (hombre camión).

De acuerdo con datos de la Dirección Federal de Autotransporte Federal (DGAF, 2005) existen alrededor de 95 mil empresas que operan flotas de vehículos de carga con aproximadamente 483 mil vehículos. Del total de empresas, 83.6% son hombre camión (1-5 unidades), y poseen el 30.3% de la flota; el 14.2% son pequeñas empresas (6 a 30 unidades) con el 31.0% de los vehículos de carga; el 1.7% son medianas empresas (31 a 100 unidades), con el 17.1% de la flota; y las empresas grandes representan apenas el 0.5% (con más de 100 unidades), gestionando el 21.6% de flota vehicular.

Con estos datos observamos que las pequeñas empresas y los hombre camión son mayoría, a pesar de ello y como lo veremos más adelante, el control del mercado lo tienen las grandes y medianas empresas.

2.1.1. Las grandes y medianas empresas

Este capítulo se ha construido con la experiencia en el trabajo de campo y entrevistas a trabajadores y ex trabajadores de otras empresas como Femsa y Egoba, algunos de los cuales eran operadores e instructores. A esto se suma que muchos de mis informantes de Transportes Hermanos Valdés anteriormente habían trabajado para otras sociedades de transportistas como asalariados. Con esto, se pudo llegar a una comprensión de las diferencias entre las distintas empresas de transporte que existen en el país, de sus características y la forma en que operan.

Las grandes y medianas empresas de autotransporte de carga cuentan con una gran cantidad de camiones modernos y de personal, así como de una estructura compleja y con estrategias muy bien planeadas. Por lo regular, el número de unidades de transporte de carga con los que cuenta una empresa grande llegan a sobrepasar los 100 vehículos. Además, éstas se encargan de transportar productos y materia prima a gran parte de las industrias del país, algunas de las más grandes son: Castores, Egoba, Frio Express, Femsa, TUM, González Trucking, Autotanques Nieto, Suvi, Transportes Laredo-México, TICSA, Easo; también los centros de paquetería como Transportes Castores, Transportes Tres Guerras, Julian de Obregón, Grupo Intra, Transportes Guma, entre otras. Todas ellas tienen establecimientos en varios estados de la República y la mayoría tiene la capacidad de llevar cargas a otros países.

Estas empresas cuentan con una estructura organizacional estratificada, en donde se encuentran los encargados de la administración, los instructores que controlan el rendimiento de las unidades, los trabajadores de mantenimiento (mecánicos) y los operadores. Estas empresas transportistas tienen relaciones con determinadas firmas de manufactura, con lo cual aseguran sus fletes, estableciendo convenios entre ellas. Esto trae muchos beneficios para

ambas partes, tanto para las manufactureras como para las transportistas, ya que, mientras una asegura que su carga llegará a tiempo y en buenas condiciones, la otra tiene asegurados sus fletes.

Estos grandes transportistas tienen diseñada una estrategia de operación basada en reducir los costos del transporte teniendo un alto control de sus unidades y de sus operadores, por ejemplo, utilizando rastreadores satelitales que les permiten conocer la ubicación de cada unidad de transporte. Tal como lo afirman Alarcón y Bartolo (2006), las empresas grandes o medianas tienen una organización basada en una estrategia que responde a reducir los costos, buscar nuevos clientes y nuevos mercados para expandirse.

El control satelital ayuda a que los instructores o a quienes están a cargo del personal a mantenerse al tanto del lugar de ubicación de cada vehículo, así como determinar si se encuentra estático o en movimiento. Pongamos un ejemplo, si un operador de una unidad de transporte ha manejado durante determinadas horas, es lógico que llegará el momento en que se detenga en algún lugar específico para comer, asearse o distraerse, entonces automáticamente se manda una señal de alerta al centro de control para avisar que la unidad se encuentra detenida. Ante esto, cada empresa tiene cierta tolerancia de tiempo en el que puede estar detenida una unidad, que por lo regular oscila entre 30 a 60 minutos. Durante este tiempo el operador tiene que realizar determinadas actividades de acuerdo a sus necesidades o a las de la unidad, ya que si se pasa del tiempo establecido se pueden tomar medidas serias en su contra, tales como llamarle la atención por radio o teléfono, suspenderle días de trabajo o despedirlo.

De esta forma, el operador tiene el tiempo muy medido y no puede tomarse la libertad de detenerse por un tiempo considerable debido al alto control de la empresa hacia él. Esto ocasiona que su trabajo sea más presionado y más estresante, debido a la limitante de descanso, ya que con el control satelital es como si su jefe estuviera siguiéndolo a todos lados. En ese sentido, se busca que con estas medidas la carga

no demoré y que sea entregada en el momento indicado, para que la empresa o línea de transportista genere prestigio y no quede mal al cliente.

Del mismo modo, también se tiene un gran control de los gastos de los fletes, principalmente del combustible. Esta parte es controlada por los instructores de logística, los cuales revisan el rendimiento de los vehículos en compañía del operador. Si el vehículo gasta más combustible del estimado se hace una revisión en cuanto al mantenimiento del tracto-camión y del modo en que es operado. Para esto, se imparten capacitaciones a los operadores y se les indica el rendimiento que el vehículo de carga tiene que generar de acuerdo a los kilómetros recorridos y la cantidad de combustible que debe de gastar el tracto-camión. Así mismo, existe un chequeo de rutas que el operador debe de seguir de acuerdo a su destino, si el operario se sale de ruta, automáticamente la empresa se entera por medio de una señal satelital y puede detener la unidad o llamar la atención al operador.

Si se presenta un accidente o una falla a lo largo de un viaje, la empresa cuenta con unidades de auxilio a las que el operador recurre en caso de ser necesario. Estas unidades de auxilio pueden acudir al lugar donde se encuentre el accidente y reemplazar alguna refacción, traspasar la carga o cambiar de vehículo dependiendo de la situación.

Los vehículos que conforman la flota se modernizan continuamente, aproximadamente cada cinco años como en: Femsas, Autotranques Nieto, Castores, entre otras, por lo que no cuentan con unidades de carga antiguas, maltratadas o en mal estado, debido a que esto afectaría el rendimiento y la imagen de la empresa. Ante ello, éstas tienen mayor preferencia por parte de las empresas de manufactura, quienes prefieren dar los fletes a las líneas transportistas más modernas y con equipo nuevo que a los pequeños transportistas. Las grandes líneas de autotransporte pueden exigir un pago adecuado

por el traslado de mercancía y tienen relaciones de crédito basadas en pagos por anticipo, lo cual no sucede con los pequeños transportistas.

Los operadores que trabajan para estas empresas si bien los salarios no son tan bajos y cuentan con prestaciones, la carga de trabajo es bastante y el riesgo es aún mayor debido a la presión de las empresas por las entregas a tiempo. Sin embargo, tal como lo veremos en el apartado de las estrategias, el operador logra librarse de estas presiones para hacer su trabajo menos tenso. Además de que el operador posee cierta autonomía y libertad en su trabajo, ya que, a pesar del control que existe, siempre se encuentra una forma de lidiar con esa presión para jugar con las reglas de control.

2.1.2. Micro y pequeñas empresas: “el hombre camión”¹²

Por su parte, las empresas de autotransporte más pequeñas, que son en las que me enfocaré en este estudio, cuentan con un número de unidades de transporte limitado y con personal que tiene que realizar todas las actividades que se requieran, es decir, una persona puede ser chofer, administrador y mecánico al mismo tiempo. Además, se da el caso de que un sólo individuo se dedique a transportarle a ciertas empresas de manufactura, contando con su propio camión y realizando su labor individualmente, formando su propia micro-empresa transportista, lo cual implica una serie de responsabilidades superiores a las de un operador asalariado. En este caso, también suele denominársele hombre camión al individuo que cuenta con un número reducido de unidades de carga y que trabaja por su cuenta formando una micro o pequeña empresa transportista. Richkarday habla sobre el origen de estas empresas y señala que:

En el transporte automotor en México el afán por racionalizar la prestación de servicios condujo a una reglamentación que, aunque útil y apropiada

¹² En la información de este apartado y del anterior no abunda citas ni referencias, debido a que proviene de las observaciones y vivencias durante el trabajo de campo, las cuales se plasmaron en el diario de campo.

para la etapa del desarrollo que se vivía, propició el surgimiento de un influyente grupo de transportistas que tampoco mostraba gran preocupación por la calidad del servicio y por las necesidades de los clientes (Richkarday, 1991: 56).

Este autor se refiere a los pequeños transportistas y, si bien, su afirmación de la preocupación por la calidad es cierta en los primeros años de la empresa, se debe a que cuando un hombre camión inicia no posee las herramientas necesarias para ofrecer un servicio que cumpla con los estándares de calidad establecidos en cuanto a averías de la carga y tiempo de entrega, sino que a medida que va obteniendo experiencia es como va mejorando el servicio que ofrece. En un inicio estas empresas cuentan con poco capital y sus equipos no son muy modernos, solamente les es posible solventar los gastos de los traslados, sin embargo, poco a poco van adquiriendo mayor capital a medida que se posicionan en el mercado. Esto se logra gracias a los contactos y redes que van tejiendo, por recomendaciones de amigos y compañeros logran obtener fletes.

Por lo regular, las empresas de este tipo, especialmente las micro, tienden a estar constituidas por familiares, debido a que se convierte en el negocio del que subsiste toda la familia. Ya sea el padre con sus hijos, entre hermanos, entre primos o tíos. Una sola persona que tenga más de una unidad puede contratar operadores de confianza para darles trabajo, sin embargo, en la mayoría de las veces suele ser algún amigo o recomendado por alguien de confianza.

Alrededor de los hombre camión se construyen redes de confianza y comparten el conocimiento que tienen entre sí, de modo que logran asociarse para la inversión de unidades de transporte o tráilers. Al ser familiares o conocidos, la mayoría de las veces no existe un contrato formal, sino que éste se establece bajo palabra, debido al lazo cercano, por lo tanto, entre dueños y trabajadores (familiares o no) se establece una relación de confianza, a diferencia de las grandes compañías. Su organización es aparentemente simple, sin embargo, su complejidad se observa en la división del trabajo, en la cual un

trabajador miembro de la empresa se encarga de realizar un flete, es decir, de manejar, además de otras tareas que no son tan vistas debido a que se insertan en el trabajo de operar un tracto-camión.

En cuanto a estas tareas, un operador perteneciente a una empresa de tipo hombre camión también se encarga de mantener limpia la unidad, dar mantenimiento (engrasar, cambiar aceite, cambiar mangueras, llantas, etc.), de decorarlo y, en ocasiones, hasta de descargar. Así mismo, cuando el dueño es el operador a la vez, existen otras actividades como la de revisar el rendimiento, cambiar refacciones, reparar el tracto-camión o en su caso mandarlo a reparar, conseguir los fletes, así como las actividades administrativas y financieras. Platicando con los Hermanos Valdés sobre las diferencias entre ser un operador asalariado y pasar a ser dueño de una unidad todos afirman que la responsabilidad es mayor, como dueño hay más responsabilidades debido a que los gastos corren por cuenta propia, así como la administración y la búsqueda de los fletes.

[...]bueno la diferencia es de que a grandes rasgos yo puedo escoger los destinos a los que voy a trabajar. La diferencia es que ahora me preocupó más que antes, porque antes si el camión se descomponía yo nada más llegaba a la base y le decía a mi jefe –el camión viene fallando de esto- y pues ellos tenían que darle solución y ahora es diferente, ahora si el camión se descompone yo lo tengo que reparar. (Entrevista grabada en audio a Casco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)¹³

Si bien, el pasar de operador asalariado a hombre camión se adquieren mayores responsabilidades, una de las razones por las cuales se inicia en el negocio propio es la necesidad de obtener mayores recursos y de construir un patrimonio más grande. Al inicio, se tiene la idea de que con un camión trabajando se pueden adquirir más camiones hasta tener una flota más grande. Otra razón es por la necesidad de obtener más libertad, por conflictos laborales o por interés en invertir.

¹³ Héctor Valdés, mejor conocido como Casco, es uno de los cuatro operadores que conforman la empresa Transportes Hermanos Valdés, de quien se retomarán muchos testimonios.

Como he venido señalando, en estas empresas de tipo hombre camión es en donde se centra esta tesis, por lo tanto, pasaré ahora a hablar sobre la empresa con la que se trabajó para posteriormente realizar un apartado donde se muestra un análisis más profundo de las condiciones en las que estas empresas operan.

2.2. La empresa “Transportes Hermanos Valdés”

2.2.1. Descripción de la empresa

Transportes Hermanos Valdés (THV) es una empresa dedicada al transporte de carga realizando fletes de alimento para mascota y agua embotellada a distintas fábricas y centros de distribución. Se trata de una empresa familiar de tipo hombre camión formada por cuatro hermanos, los cuales son operadores de tráiler. La empresa THV cuenta con cuatro tractocamiones o tráilers, además cuatro remolques o cajas secas. Las cajas secas son utilizadas en el transporte de productos manufacturados y empaquetados, los cuales son llevados a los centros de distribución.

Está formada por José Juan Valdés, Ernesto Valdés, Manuel Enrique Valdés y Héctor Martín Valdés. Cada uno es dueño de su propio camión, sin embargo, trabajan juntos como empresa y llevan a cabo fletes para distintas fábricas y Centros de Distribución, tales como WALL-MART y SAM’S. Las principales empresas para las que THV realiza fletes son para “La Perla S.A. de C.V.”, “Los manantiales de Querétaro S.A. de C.V.” y “Autoexpres San Francisco S.A. de C.V.”. Las dos primeras están ubicadas en el municipio de Ezequiel Montes, Querétaro y la última en el Estado de México; estas empresas subcontratan a empresas transportistas para que se encarguen de distribuir los productos, así dejan la responsabilidad de los traslados a un tercero.

Para “La Perla S.A. de C.V.”, THV transporta alimento para perro a los distintos centros de distribución (Sam’s, Soriana y WALL-MART) de Monterrey; Estado de México; Culiacán, Sinaloa; Guadalajara, Jalisco y Villahermosa, Tabasco. Para “Los Manantiales de Querétaro S.A. de C.V.” THV transporta botellas de plástico de la Ciudad de Querétaro a Ezequiel Montes y después lleva agua embotellada al Centro de Distribución de OXXO en la Ciudad de Puebla y al de Azcapotzalco, DF. Por último, para “Autoexpres San Francisco S.A. de C.V.” realiza fletes de tarimas, es decir, bases de madera e donde se colocan distintos productos, llevándolas al Centro de Distribución de SAM’S y WALL-MART de Monterrey al parque industrial Bernardo Quintana en la ciudad de Querétaro.

Los cuatro Hermanos Valdés son los únicos dueños y trabajadores de la empresa, ellos son quienes llevan a cabo los fletes, se encargan de la administración, de cubrir todos los gastos que el camión necesite como diesel, refacciones, llantas, gastos de mantenimiento y de limpieza. Así mismo, se encargan de los gastos que cada flete requiera, es decir, de pagar las casetas, sus comidas en la carretera, la comisión de quien les consigue los fletes, las propinas a los ayudantes que descargan y que cuidan el camión.

Los Hermanos Valdés son mecánicos de sus propios camiones, debido a que dos de ellos cuentan con una profesión de mecánica en diesel les permite darles mantenimiento a los carros y arreglarlos en caso de alguna descompostura. Esto les reduce los gastos y ayuda a un mejor funcionamiento de los carros, además de que las posibilidades de que en el transcurso de los viajes el camión presente alguna falla disminuyen. Únicamente cuentan con la ayuda de un contador, quien los asesora en asuntos del pago de impuestos y del control de sus ganancias.

La familia de cada operador que conforma la empresa THV colabora en asuntos administrativos. Las esposas reúnen las facturas y

los hijos llenan las Cartas Porte, documento en el cual se encuentra la identificación de la empresa y de todo lo relativo al flete, es decir, el destino, el tipo de carga, la hora de cita, el origen y el costo del flete. También colaboran con la limpieza de los camiones y con la realización de facturas.

2.2.2. División de trabajo

Ahora toca el turno de hablar del modo en que funciona como empresa, el papel de cada operador y su función. Quiero aclarar que, si bien, el enfoque de esta tesis no recae en una discusión sobre empresas familiares, retomaré algunas aportaciones de varios autores y su definición de una empresa familiar, así como sus principales características. Esto con el fin de tener un panorama general y muy breve sobre el modo en el que operan este tipo de empresas.

Helio Perotto (Moore *et al.*, inédito) señala que una empresa familiar es aquella cuya propiedad y dirección está en manos de miembros de una o más familias. Esta se caracteriza por una historia y un patrimonio económico que es común para los miembros de la familia, lo cual contribuye a una cultura, creencias y valores compartidos por todos los miembros, así como una identificación individual con la empresa y la familia. Por otro lado, Guillermo A. López en su trabajo etnográfico comparte que:

La empresa familiar es un dominio netamente familiar, en el que suele dominar una lógica económica diferente de la que determina los procesos en una empresa capitalista, ya que antes que perseguir la obtención de una ganancia, la empresa familiar tiene como objetivo prioritario garantizar la subsistencia de una familia (o más de una, según los casos). (A. López, 2003: 93)

Esta definición que hace López resulta coincidir con la empresa “Transportes Hermanos Valdés”, ya que esta empresa ha tenido siempre como principal objetivo el garantizar la subsistencia de una o más familias. Eso fue lo que llevó a conformar la empresa y lo que los

ha mantenido hasta la fecha, aunque ahora comiencen a tener cierto interés por hacer crecer la propiedad. Ello también explica el hecho de que los miembros utilizaron parte de sus ahorros y de su patrimonio para invertir en la empresa.

Como dato general se encontró que en América Latina las empresas familiares representan aproximadamente el 70% de todas las compañías con un 40% del PIB de la región (Perotto, *et al.*, inédito). Siguiendo a estos autores, entre algunas de las características de una empresa familiar tenemos que su propiedad es controlada por una o más familias, algunos miembros de la familia conducen sus negocios ocupando cargos directivos y tienen el deseo de perpetuar en el tiempo la obra de su fundador.

Como iniciadores de la empresa, José Juan y Ernesto son quienes tienen más peso en la empresa y la mayor responsabilidad pues se encargan de conseguir los fletes, los créditos, entregar cuentas al contador y de cobrar. Es muy difícil determinar quién es el dueño pues entre todos toman las decisiones más importantes, se comentan entre los cuatro y al final se decide lo que es lo mejor para todos. El José Juan y el Ernesto son quienes reparten los fletes entre sus hermanos y también se encargan de proporcionar los gastos para viáticos.

En una empresa familiar una misma persona puede ser familiar, propietario y gestor al mismo tiempo, esto es lo que hace de la empresa un organismo complejo. La empresa familiar no recurre a la contratación de mano de obra asalariada, la composición y el tamaño de la familia determinan la fuerza laboral y el reparto de actividades (A. López, 2003). Cuando se realiza un flete, cada integrante se convierte en su propio administrador, debido a que al final tiene que entregar cuentas a sus hermanos. Cada uno registra los fletes que realiza por semana, lo que gasta de viáticos y lo que sobra es la utilidad del camión, de lo cual se va a una cuenta donde se encuentran las

ganancias de los cuatro camiones. Esta cuenta es lo que permite tener cierto capital para poder trabajar, debido a que los pagos por los fletes son entregados hasta quince días después de haber realizado la entrega del producto. Este mismo capital sirve para dar mantenimiento a los camiones, para comprar refacciones o algunos gastos extras que surjan del operador.

La organización del trabajo en la empresa familiar, según López (2003), depende de la disponibilidad de horas de trabajo por parte de los miembros de la familia, que a su vez está determinada por el género, la edad, las expectativas y la capacitación de los miembros de la familia. En ese sentido, en la empresa de los Hermanos Valdés, las mujeres apoyan en la elaboración de las cartas porte, en preparar la ropa al esposo cuando se va de viaje, en irlo a dejar a su punto de partida, prepararle el café y todos los documentos del camión y del flete. Las hijas suplen a la esposa en caso de enfermedad o ausencia, además de que también limpian el camión. A los hijos varones se les encomienda que laven el camión, que barran la caja, que apoyen a su padre en las reparaciones del camión, a lo que ellos llaman hacer *talacha*, y los más grandes se hacen cargo de manejar los automóviles que utilizan para trasladarse a recoger facturas, pagos, refacciones y demás.

Las mujeres tienen un tiempo de participación indefinido, pues por lo regular son amas de casa y están al pendiente de lo que se necesite casi todo el tiempo. Los hijos colaboran en sus tiempos libres, después de la escuela y en las tardes, además de que en los periodos de vacaciones dedican más tiempo a la empresa e incluso acompañan a sus padres en los fletes.

Cuando se requiere hacer alguna compostura a causa de una falla mecánica del camión o en caso de algún accidente, todos los miembros de la empresa se detienen y colaboran en las reparaciones, debido al gran conocimiento que tienen sobre mecánica, hojalatería y hasta carpintería. En ocasiones cuando es una falla menor o que no se

cuenta con la especialización ni con el equipo adecuado, tales como parchar o cambiar una llanta, cambio de motor, cambio de transmisión o algún detalle eléctrico recurren a un especialista. Este especialista suele ser un amigo, un familiar o un conocido, a los cuales se les tiene confianza, conocen su trabajo y pueden obtener créditos e incluso rebajas en los servicios. Sin duda, esta es una estrategia de la empresa para solucionar sus problemas internos.

Al comprarse los camiones de Manuel y de Héctor, éstos no fueron inmediatamente de ellos, sino que los tenían que pagar, es decir, entre todos aportaron determinadas cantidades dependiendo de su situación económica, pero para que el camión pudiera ser de Héctor y de Manuel, tuvieron que trabajar por un lapso de tiempo indeterminado hasta que, con la utilidad de su camión, lo hubiesen pagado por completo. Mientras tanto, cada uno recibía un sueldo de dos mil pesos a la semana, independientemente de los fletes que realizara hasta que terminara de pagarles a sus hermanos. Esto resulta complejo pues pareciera que fueron solamente préstamos entre hermanos, sin embargo, lo que los mantiene como empresa es que se las decisiones se toman en conjunto y se apoyan para la gestión y administración.

Siguiendo a Helio Perotto (Moore *et al.*, inédito), se percata que en toda empresa familiar existen conflictos derivados de problemas familiares, ya que éstos siempre se suman a conflictos laborales. Una discusión de pareja, de padre e hijo y entre hermanos puede trasladarse a la empresa y crear conflictos o hacer que se tomen decisiones erróneas. Esto es de esperarse pues la empresa y la familia son uno solo, la empresa se convierte en el patrimonio de la familia y existe una relación muy estrecha. En la empresa de los Hermanos Valdés, los conflictos, que si bien no son el tema principal de esta tesis, se ocasionaban por distintos intereses de cada hermano, por los de las esposas y principalmente por la inexistencia de que alguno se asumiera como el jefe, ya que entre los fundadores la imagen de jefe o director estaba muy difusa.

En ese sentido, se entiende que una empresa familiar es aquella en la cual los integrantes comparten un conjunto de creencias y valores en común correspondiente a toda una familia que posee un capital material y cultural. Dentro de esta organización existe una actividad en común que se ha convertido en el patrimonio familiar y que para mantenerlo y hacerlo crecer existe una división de trabajo de acuerdo a la edad, el género y la experiencia de cada miembro.

2.2.3. La empresa: una historia de familia

Transportes Hermanos Valdés se formó hace siete años, aproximadamente en el año 2005. En ese año todos los Hermanos Valdés eran operadores empleados, es decir, trabajaban para distintas líneas transportistas y centros de distribución. El más grande de ellos, José Juan Valdés, también conocido como *el Abuelo* por su forma de vestir, trabajaba para “Transportes Autopetra” y al ser despedido decidió dejar de ser empleado debido a los malos tratos que había recibido de esa empresa y comenzó a ver las posibilidades de comprar su propio camión y trabajar de forma independiente. Para ello tuvo que utilizar el dinero de su liquidación, pedir prestado a uno de sus hermanos y comprar un camión a crédito. Así fue como comenzó la historia de la empresa, a partir de un despido y de la necesidad de independizarse debido a que las condiciones laborales de un operador en una empresa son muy poco remuneradas y muy desgastantes.

La historia de la empresa es la historia de una familia, de un operador y de su tráiler, por lo que no pueden verse por separado debido a un lazo muy cercano que existe entre el operador y su tráiler. Esto se explica a partir del tiempo que pasan en él, de los cuidados que le dan y del esfuerzo que les ha costado tenerlo. En este sentido, existe una conexión entre el individuo y el tráiler, en donde ellos se conciben como uno mismo. Por lo tanto, para explicar la historia de la empresa hablaré de cada uno de los operadores, de la forma en la que se fueron

formando y adiestrando, así como de la historia en la que adquirieron los camiones y el lazo que existe entre ellos.

Comenzando a “jalar”: El abuelo y el “Ruedas mágicas”

La historia de la empresa comienza por la unión entre hermanos, quienes deciden invertir en un negocio y comenzar a trabajar de forma independiente. Así, a Ernesto Valdés, mejor conocido como *Cayuco* y hermano del *Abuelo*, le ofrecieron un camión y le comentó a su hermano sobre las posibilidades de poder adquirirlo. *Cayuco* cuenta esto con sus propias palabras:

[...] el (Abuelo) trabajaba para Autopetra y lo despiden, entonces a mi me ofrecen el carro del abuelo, yo andaba en la Coca-cola y me ofrecieron un carro, quedé de verme con el dueño en Querétaro para irlo a ver. Dijeron que sí lo vendían y que nos daba unas facilidades el wey. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Así fue como se hicieron del primer camión, un Keenworth W900 modelo 1982, el cual lo obtuvieron a crédito. Meses después consiguieron dinero para comprar el remolque y el *Abuelo* comenzó a trabajar en julio de 2005. El remolque que compraron era una jaula especial para transportar todo tipo de grano. En la siguiente imagen se muestra al primer camión que se adquirió junto con su propia jaula.



Imagen 1. “El ruedas mágicas” (Fotografía tomada por Héctor Valdés)

El “ruedas mágicas” fue el primer tráiler de la empresa y su nombre se le debe a que el carro es un modelo viejo y la carrocería está algo deteriorada, sin embargo, todo el motor y la transmisión es muy nueva y muy potente. En ocasiones el *Abuelo* rebasaba fácilmente a tráilers muy modernos, los operadores a los que rebasaba se molestaban e intentaban alcanzarlo pero no podían, a pesar de que el “ruedas mágicas” llevaba cargas de hasta setenta toneladas. En ese sentido, el “ruedas mágicas” causaba asombro debido a que era un modelo viejo, por lo tanto, ese asombro fue lo que le otorgó su nombre.

Cuando el *Abuelo* decidió comenzar a trabajar necesitaba un nombre que lo identificara y con el cual pudiera darse de alta en hacienda. Ante esto, su madre le sugirió el nombre de “Hermanos Valdés”, por lo que decidió que trabajaría bajo el nombre de “Transportes Hermanos Valdés” debido a que tenía pensado que *Cayuco* se uniría a trabajar con él en unos días; la empresa se conformó con ese nombre hasta que *Cayuco* se integró. Así fue como pasó de ser una propuesta generada a partir de un despido a relacionarse y a pensarse como una empresa familiar, debido a que el capital de inversión fue proporcionado por el *Abuelo* y el *Cayuco*, además de que las decisiones siempre fueron tomadas en familia.

José Juan Valdés, mejor conocido como el *Abuelo*, es el mayor de los hermanos Valdés y el primero en independizarse como operador. El *Abuelo* tiene 42 años de edad, mide aproximadamente 1.70 metros de altura, su piel es blanca con algunas pecas en brazos y cara. Usualmente viste pantalón de mezclilla, camisa de cuadros con doble bolsa y zapatos, nunca usa ropa deportiva como playera, pants o pantalones cortos, ni mucho menos tenis. Desde temprana edad, ha tenido que trabajar para ayudar en los gastos de su casa por ser el hermano mayor. Su padre los abandonó, por lo que fue un motivo más para tener que trabajar desde niño. Logró estudiar para mecánico en Diesel con un trabajo de medio tiempo y recibiendo el apoyo de su madre, quien era cocinera y se esforzaba para poder mantener a todos sus seis hijos.

El *Abuelo* comenzó a trabajar como mecánico en la empresa Gamesa durante cuatro años, en la cual pudo practicar y desarrollar nuevos conocimientos relacionados con el funcionamiento de los motores de Diesel, transmisiones y demás. En esta empresa pudo aprender a manejar los camiones gracias a que, como mecánico, requería mover los trailers de un lado a otro dentro del taller. Debido a esto, adquirió algunos conocimientos sobre el manejo de un tráiler, lo cual se adjuntó con lo que había aprendido de su padre, quien también había sido trailerero. Platicando con él sobre cómo fue que inició a manejar y quiénes le enseñaron, esto fue lo que respondió:

A mí me orilló la necesidad porque yo trabajé cuatro años en México de mecánico, me orilló la necesidad de comer y superarme. Quien me enseñó a manejar fueron la necesidad y las ganas de salir adelante, yo aprendí preguntándole a otros choferes; las ganas de triunfar en la vida. Uno no trabaja ocho horas, te puedes esclavizar si quieres 24 horas pero tu sueldo va a ser tres veces lo que gana un obrero. Me hice a base de muchos años de ir preguntando a la gente, a veces me mandaban a checar cómo jalaban los carros. A un operador no lo formas en una escuelita. (Entrevista al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Con este testimonio se observa que el conocimiento de un operador se transmite entre operadores, por lo que no existe una escuela formativa más que la carretera y el tráiler. Muchas de las veces existe una herencia familiar como en el caso de los Hermanos Valdés, ya que su padre de todos ellos fue operador y ellos habían viajado con él en algún flete, le ayudaban a limpiar y a arreglar el tráiler, por lo que su padre fue una influencia muy importante. Tres de ellos recibieron las enseñanzas de su padre, siendo éste su principal maestro.

El *Abuelo* comenzó como operador de tráiler a los 20 años de edad por lo que su experiencia en este campo tiene más de 22 años. Señala que para él no ha sido difícil porque le gusta y además su necesidad de trabajar ha hecho que, más que un trabajo, tenga que ser una actividad satisfactoria, la cual disfrute y la convierta en parte de su vida. Ser operador es una parte vital en su vida, como si fuera un tipo de impulsor o una dependencia para poder vivir.

A mí me fascina mi trabajo, doy gracias a dios por darme este tipo de empleo y modo de vida. La verdad no se me hizo difícil, tienes que encontrarle sentido a la vida, si te gusta algo tienes que estar orgulloso de tus logros. En la vida debes trazarte metas y ser ambicioso, darle mejor nivel de vida a tu familia. Siempre he querido ser diferente a los demás y no ser del montón, las ganas de salir adelante te dan satisfacciones en la vida. Tienes que tener la convicción de que todo es trabajo, tienes que batallar con los rateros y con los federales o los lugares donde te tardan mucho en descargar, entonces ahí no ganas nada. (Entrevista al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Así se observa que el trabajo puede ser muy desgastante y muy pesado pero de alguna forma u otra tiene que volverse satisfactorio para poder realizarlo durante varios años. A lo largo de toda su vida de trabajo como empleado, el *Abuelo* ha laborado en tres lugares distintos, el primero fue con uno de sus tíos, donde conoció a su

primera esposa con la que tuvo tres hijos. El segundo fue en una línea transportista llamada Egoba y el tercero en una empresa granelera, Autopetra, de donde fue despedido. En estas dos empresas, el *Abuelo* pudo darse cuenta de que las grandes transportistas tratan de explotar al trabajador y no les importa que éste se accidente o si está en condiciones de transportar una carga o no, lo único que les interesa es que su mercancía llegue al lugar de destino y quedar bien con sus proveedores.

Después de catorce años de trabajar para Autopetra fue despedido y decidió independizarse y trabajar por su propia cuenta como operador. Como ya se señaló, con ayuda de su hermano *Cayuco*, logró comprar un tráiler y una jaula para ponerse a realizar viajes de todo tipo de grano y alimentos envasados. Para poder comprar el tráiler tuvo que vender su camioneta, utilizar sus ahorros y pedir prestado a su hermano. En seguida de haber comprado el tráiler, el *Abuelo* consiguió trabajo en San Juan del Río, realizando fletes para “ABSI S.A. de C.V. y/o Alimentos Balanceados y Servicios Integrados 2070”. Para esta empresa, el abuelo realizaba viajes de alimento envasado y a granel en toda la zona del bajío de México.

En el año de 2010 el *Abuelo* decidió que era necesario cambiar su camión por otro, así que entre él y sus hermanos decidieron comprar un camión más con ayuda de un crédito del banco y con parte del capital que habían obtenido. Así fue como se compró el carro del *Abuelo* y cedió el “Ruedas mágicas” a *Casco*, su otro hermano.



Imagen 2. Actual camión del abuelo (Fotografía tomada por Manuel Vargas)

El *Abuelo* lleva actualmente cinco años con su segunda esposa, a quien conoció en Veracruz, lugar dónde descargaba cuando fleteaba para la empresa ABSI. A los tres meses de conocerla se casó y ahora tienen dos hijos con los que viven en San Juan del Río, Querétaro. Cuestionándole al *Abuelo* sobre la existencia de problemas con su familia por su ausencia debido a su trabajo me contestó:

Este trabajo es pesado, te libras de estar en tu casa y ver a tus hijos crecer pero disfrutas más; de qué te sirve trabajar ocho horas y llegar a tu casa todo estresado, llegar a discutir con tu esposa. Cuando ves a tu familia la ves con gusto y planeas (desde antes) lo que vas a hacer con ellos. Das gracias a Dios por vivir un día más, por ver a tu esposa e hijos. (Entrevista al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Las relaciones con la familia se transforman y la mujer es quien toma el mando ante la ausencia del esposo por periodos indefinidos, mientras que los hijos se acostumbran a no ver tan seguido a su padre, sin embargo, estos van adquiriendo un gusto por los tráilers desde pequeños que muchas veces se vuelve una influencia y un modelo a seguir.

El *Abuelo* es un operador experimentado, a quien le ha pasado y ha vivido de todo en cuanto a accidentes, asaltos y robos. Siempre se ha tomado su trabajo muy en serio porque conoce la responsabilidad que adquiere en él, además de que, debido a sus conocimientos sobre el funcionamiento de un tráiler, el modo en el que maneja es muy técnico y toma en cuenta la velocidad a la que debe de ir y las condiciones en las que se debe de operar un tráiler. Esto significa que se debe manejar con precaución porque de lo contrario se pueden ocasionar accidentes, a causa del peso y la velocidad que es mayor a la de un automóvil. Así mismo, tiene entendido que la carga debe de llegar en el tiempo requerido, por lo que es necesario ser consciente del tiempo que va a manejar y el que va a descansar.

No puedes poner en riesgo a los demás por tener prisa, un operador sabe las responsabilidades de su trabajo, su vida y su carga. A veces llevas cargas vivas, animales que se te pueden morir, yo tengo que ir bien despierto y comido para llevar una carga. Si yo no como bien, qué va a pasar, mi organismo no tiene lo indispensable. Tengo 42 años y estoy agradecido por lo que Dios me ha dado; he traído carros nuevos, he andado por lugares muy peligrosos y con peso de 40 toneladas más la unidad. (Entrevista al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

El *Abuelo* es un operador que sabe de antemano que si va a manejar por varias horas, es recomendable tomar algo que ayude a no quedarse dormido y provocar algún accidente. Sin embargo, él no se considera vicioso y sólo consume anfetaminas y otras sustancias cuando es necesario.

Yo empecé a tragar pericos¹⁴ cuando me metí a Egoba, cuando tenía tiempo límite. A la empresa le interesa quedar bien con el cliente. Un señor me dijo que había quien en la carretera le jugaba mucho al pendejo. Aquí tienes que estar al 100% en tus sentidos y en tu alimentación. A mis años de vida no conozco el cristal, la piedra o un cigarro, yo todo el tiempo mi ideal es salir adelante y sacar a mi familia y sé que si me drogo ya no voy a

¹⁴ El perico es una anfetamina que es utilizada como una estrategia para poder controlar el sueño, de la cual se hablará más adelante.

hacerlo. Muchos en este trabajo inhalan cemento pero jamás tendrán los mismos reflejos, su mentalidad irá en otros reflejos. (Entrevista al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Como hijo mayor, creció con la idea de que tenía que ayudar a su familia, debido a que le dolían todas las carencias que existían. Ante esto, su principal objetivo desde que comenzó a trabajar ha sido apoyar a su familia en lo que más pueda para que tengan una vida sin carencias económicas. Su aspiración en la actualidad es generar un sustento económico que lo mantenga por el resto de su vida.

Yo aspiro a vivir una vida sin carencias, que no me despierte mañana y no tenga con qué comer. Es como una mujer de la vida galante, mientras esté joven voy a tener trabajo. La vida es como un motor, si lo empleas mal te lo vas a terminar, cuando algo le haga falta va a fallar. Si te pones a pensar te deja lo mismo ser camionero a un mal profesionalista y sé que en esto me quedan 5 ó 10 años, por eso sé que si un centavo me cae a la bolsa lo voy a usar bien y el fruto de mi trabajo no lo voy a desperdiciar. Mientras Dios me dé vida voy a seguir en esto, tal vez algún día ponga un negocio pero cuando ya no pueda. (Entrevista al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Finalmente, el *Abuelo* tuvo que dejar ABSI después de haber trabajado alrededor de cinco años, durante los cuales logró apoyar a sus tres hermanos para que cada quien pudiera comprar su tráiler. Sin embargo, ABSI dejó de proporcionarle viajes debido a que ya tenía sus propios camiones para transportar su mercancía. Ante esto, el *Abuelo* tuvo que recurrir con sus otros hermanos, quienes ya trabajaban con sus propios camiones, para que le permitieran realizar viajes en La Perla. En la actualidad, *el Abuelo* y sus otros tres hermanos se encuentran realizando fletes para la misma empresa, por lo que ahora se puede observar más unidad entre ellos.

“Ernesto y el Cayuco”

Ernesto Valdés, mejor conocido como el *Cayuco*, es un operador de tráiler con veinte años de experiencia en el volante y que ha dedicado gran parte de su vida a recorrer las largas carreteras de nuestro país. El *Cayuco* tiene más de 22 años de casado y tiene tres hijos. Tiene 41 años de edad y mide alrededor de 1.68 metros, su piel es blanca con abundantes pecas en la cara y en los brazos, su pelo es rojizo y sus ojos son color café claro; por lo regular siempre viste pantalón de mezclilla, playera y zapatos,

Cayuco comenzó a manejar tráiler a los 20 años de edad, sacando por primera vez su licencia federal en el año de 1992. El es el segundo de sus hermanos y actualmente es quien tiene mayor peso en la empresa “Transportes Hermanos Valdés”, ya que se encarga de conseguir los viajes, de realizar las actividades administrativas y financieras de la empresa. Antes de ser operador, trabajó como mecánico, ya que estudió una carrera técnica de mecánica en diesel y gasolina. Al poco tiempo de graduarse decidió poner su propio taller en su casa y le iba muy bien, sin embargo, sufrió un accidente automovilístico en el que perdió toda su herramienta y ya no pudo seguir trabajando en su taller. Posteriormente trabajó para la embotelladora de Durant Grunch como mecánico, el mismo lo cuenta:

Trabajé para la embotelladora de Durant Grunch como mecánico, de asalariado, duré medio año pero como en todas las empresas te pagan una miseria. En 1990 ganaba \$120 a la semana wey, yo ya era padre de familia, tenía a mi hija ¿tú crees que la iba librar? (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Después trabajó con su tío en Querétaro, quien tenía camiones a los que *Cayuco* les daba mantenimiento, sin embargo, tampoco le alcanzaba el dinero para cubrir los gastos que su familia le exigía. Por lo tanto, tuvo que ver otras posibilidades de trabajo.

[...] platicué con mi esposa y le dije que tenía que ver la manera de ganar un poco más. (Entrevista a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Nuevamente observamos que las decisiones primeramente se comentan en familia y después se llevan a cabo, por lo que el operador difícilmente tomará una decisión por su propia cuenta. Platicando con *Cayuco* sobre el porqué decidió trabajar como operador y no en otra cosa respondió:

Mira, primero ves lo que hacen tus jefes y lo quieres hacer, mi papá siempre fue operador y quieres hacer lo que ellos hacen. También porque me llamaban la atención los camiones. ¿Soy hijo de la mala vida verdad? – sonrió. (Entrevista a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

De esta manera fue como decidió aprender a manejar tráiler, anduvo un tiempo con su hermano mayor, el *Abuelo*, quien le enseñó a manejar durante un mes y también con su papá, ambos eran operadores de tráiler. Cuando le preguntaba sobre quién le había enseñado a manejar, me dijo:

Al principio mi papá y otra parte José Juan y después la escuela de la vida. Aquí nunca dejas de aprender, cada día aprendes algo nuevo, nuevas transmisiones, a ir viendo qué hacer en cada situación. Cuando manejas debes de hacerlo a la defensiva porque el que viene adelante puede venir cansado, yo tengo que llegar a webo.

[...] un día venía con mi jefe (papá) de Veracruz, veníamos a Guadalajara, me dejó el carro a Querétaro, íbamos por la libre a Celaya y estaba lloviendo, casi no se veía, de repente se me voltearon las llantas del camión y sentí que nos íbamos a voltear. (Entrevista a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Tal como lo afirma el *Cayuco*, la influencia del padre fue algo que determinó su ocupación y la del resto de los hermanos. Tiempo después de haber andado con su hermano obtuvo un trabajo como operador en el Estado de México pero sólo hizo un viaje,

posteriormente entró a trabajar en una Distribuidora de materiales y forraje en el municipio de Ezequiel Montes Querétaro. En esta empresa manejaba un tráiler diariamente de la distribuidora de materiales a la fábrica de cemento, APASCO en el Estado de Hidalgo. Ganaba \$850 pesos a la semana como sueldo base y, además, después del segundo viaje le daban \$250 por cada viaje que realizara. Trabajó durante once años y siete meses para esta empresa a la que dejó debido a que ya no había trabajo. En esta empresa fue cuando tuvo su primer contacto con el *Cayuco*, el tráiler que manejaba al que bautizó con el mismo apodo que le daban a él. Esto denota un gran vínculo con el tráiler ya que lo bautizan con un nombre similar al de un individuo, esto debido a que el tráiler, además de ser su herramienta de trabajo, es con el único que convive por varios días en los que viajan juntos concibiéndolo como algo vivo.

Después de este trabajo entró a trabajar en la empresa Tek Diesel en León, Guanajuato. Al ingresar tuvo que dejar a su familia en Querétaro e irse a trabajar lejos, por lo que solamente visitaba su casa cada ocho días. Trabajaba ocho días seguidos y descansaba tres días, manejaba un tráiler con doble remolque; *Cayuco* señala que una de sus mayores dificultades que ha tenido desde que empezó a trabajar como operador ha sido aprender a manejar el doble remolque, ya que es mucho más difícil especialmente para estacionarse en lugares reducidos y de reversa. Tek Diesel es una empresa transportista que realiza fletes a la Coca-Cola y es una de las más grandes de todo México. *Cayuco* mismo cuenta su experiencia como trabajador de esta empresa:

[...] en Tek Diesel era totalmente diferente y me costó adaptarme, cuando trabajas para un particular tienes contacto con el dueño y en una empresa tratas con los que el dueño pone y son más ojetes. Tenía ocho días de trabajo y tres de descanso, trabajaba las 24 horas, los viajes iban contratiempo. Nomas imagínate que ponía mi reloj, la alarma, para dormirme quince minutos, la neta estaba pelada wey. (Entrevista a *Cayuco*, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Para esta empresa trabajó durante tres años siete meses y tuvo que salirse debido a que ya había comprado un camión y decidió independizarse para trabajar por su propia cuenta. El tráiler que compró fue el mismo con el que había trabajado en la distribuidora de materiales, al que había bautizado como el *Cayuco*, ya que le había tomado cariño y confianza. Este tráiler era un Kenworth 1984 modelo W900, el cual adquirió por 250 mil pesos con la ayuda de su hermano *El Abuelo*. El tráiler permaneció durante un año en mantenimiento para que estuviera listo y comenzara a trabajar. Este camión *Cayuco* lo trata de una manera muy especial, continuamente lo limpia y le pule los rines, además de que le compra artefactos para darle mejor vista, esto lo ha llevado a que cause admiración en muchos lugares y cuando el camión no está en movimiento *Cayuco* aprovecha para limpiarlo, arreglarle detalles y decorarlo. De esta forma, no solo pasa el tiempo en carretera con su tráiler, sino que también cuando no trabaja por lo que el lazo entre el operador y su tráiler va más allá de una relación trabajador-máquina, sino que al tráiler se le llega a querer y es considerado como parte del mismo operador. La siguiente imagen muestra el camión tiempo después de la remodelación.



Imagen 3. "El Cayuco" (Fotografía tomada por Manuel Vargas)

En septiembre de 2007 se adquirió el segundo remolque, para entonces *Cayuco* ya se había salido de su trabajo en la Coca-cola y tenía algo de dinero gracias a su liquidación. Al salirse de su antiguo trabajo, Ernesto comenzó a trabajar en su camión, arreglando los detalles que tenía para que pudiera comenzar a trabajar; él mismo lo cuenta:

En septiembre de 2007 se compra la caja y el primer viaje que hice fue el 24 de septiembre a Monterrey. No me gustó la jaula porque había que enlonar y subirse allá arriba. Entonces empecé a chambear para La Perla wey. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés)

Posteriormente *Cayuco* consiguió viajes para "La Perla S.A. de C.V.", una fábrica de alimentos para animales ubicada en el municipio de Ezequiel Montes, con la que ha realizado viajes de alimento para perro a distintas partes del país como Guadalajara, Sinaloa, Monterrey, Tabasco y Estado de México. Durante el tiempo en el que ha trabajado proporcionando sus servicios a La Perla, ha logrado comprar, junto con el *Abuelo*, dos tráilers más para sus otros dos hermanos y también terminó de pagar su camión, además ha podido pagar las reparaciones

que se le han hecho a su camión y generar el sustento de su familia. Cayuco es un operador muy serio y responsable que le gusta su trabajo y lo hace cada día con mucho orgullo, esfuerzo y dedicación:

A mí me gusta mi trabajo, si no me gustara no anduviera aquí...es bonito, conoces otros lugares, platicas con otra gente y conoces otras costumbres y formas de pensar. (Entrevista a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Para él, ser trailero más que un oficio es una profesión. No le gusta mucho pasar a las cachimbas¹⁵, le gusta aprovechar el tiempo libre para manejar y no perderlo. Tampoco prefiere tomar alguna sustancia para manejar, señala que para él es mejor dormirse cuando se puede. Si tiene sueño se duerme, sólo se para a tomar café cuando se lo merece, esto es, cuando ya manejó un tiempo considerable. Planea su viaje con anticipación y determina el tiempo en el que va a descansar y en el que va a manejar.

No es mentira pero no me alcanzan los dedos de las manos y los pies para contar las veces que me hacían el antidoping (en Tek Diesel) y nunca salí positivo. Muchos weyes se drogaban. Yo pasaba con una ruca en Toluca y me preparaba en un frasco de gelatina chile de árbol, cebolla y limón pero me enfermé de la gastritis; cuando me daba sueño me lo tomaba y hasta sentía dormida la lengua, entonces ya no me daba sueño. (Entrevista a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Para él han sido muy importantes sus conocimientos sobre mecánica, ya que le permite tener un mejor conocimiento del funcionamiento de su camión y le ha proporcionado las bases necesarias para realizar todas las reparaciones que se han requerido, además de que esto fomenta un mayor conocimiento de su camión y

¹⁵ Sobre las cachimbas y las sustancias utilizadas por algunos operadores se hablará posteriormente en el último capítulo de esta tesis, donde se habla sobre las estrategias de los operadores. Por ahora solamente diré que son restaurantes a los que acuden los operadores de tráiler y que también sirven como lugares de distracción en la carretera.

una unión con el mismo, ya que continuamente está al pendiente de lo que el tráiler necesite.

Al mostrarme su camión, habló del gran trabajo que se requiere para mantenerlo en condiciones adecuadas para poder llevar una carga a cualquier destino. Primero se tiene que saber y estar seguros de que el tanque de diesel alcance hasta donde se requiera transportar la carga, también se debe de verificar el agua y el aceite. Me contó *Cayuco* que muchas veces las personas por maldad sacan el aire de las llantas, entonces, en cada parada que se realice durante el transcurso del viaje es necesario checar que las llantas tengan el aire suficiente. Después me permitió subir a la cabina del vehículo, la cual es bastante amplia; contiene una cama y unos compartimientos para guardar la ropa, debido a que permanecen mucho tiempo fuera de sus hogares.

Así mismo, señala que nunca ha tenido problemas con su familia en relación a su trabajo, lo apoyan en lo que necesita y entienden el hecho de que tenga que salir de su casa por varios días. Quien suele extrañarlo más es su hijo menor, Ernesto, porque sus otras dos hijas ya están grandes y comprenden que es parte de su trabajo.

A veces tu pareja se pone de malas porque no alcanzas a cubrir los gastos. Si yo te dijera como dueño del camión que no traigo ni para comprar un refresco me creerías, pues me ha llegado a pasar wey, la vida no es tan fácil, no todo es dinero. ¿Crees que no quisiera pasar todo el tiempo con mis hijos? (Entrevista a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

De cualquier manera, ahora que *Cayuco* tiene su propio camión ha tratado de involucrar a su familia en su trabajo quienes ahora participan más en éste. Sus hijos le ayudan a limpiar el tráiler y a ordenar todas las facturas y demás papeles del negocio. Su esposa es quien realiza los pagos necesarios y recoge los gastos del camión para cada viaje, además de que le tiene que preparar su ropa cuando sale

de viaje y de irlo a dejar a la bodega donde se encuentra su tráiler. Sin embargo, *Cayuco* señala que no le gustaría que su hijo fuese operador de tráiler y preferiría que tuviera alguna otra profesión.

[...] las empresas te utilizan nada más. No me gustaría que mi hijo fuese operador porque esta madre a veces es bueno pero también malo, se venden muchas drogas en esto, la mayoría de los choferes se droga para chamber y a mí no me gustaría que él fuera drogadicto. (Entrevista a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

El hecho de que no se quiera que el hijo trabaje como operador corresponde a una idea de sobreprotección a los hijos, no se quiere que sufra peligro, además de que la idea de una formación universitaria está muy impregnada. Esto no sucede con otros de sus hermanos, a quienes si les gustaría que sus hijos fuesen operadores. *Cayuco*, ahora como dueño de su propio camión, tiene metas como mejorar las condiciones de su tráiler o cambiarlo por uno más moderno y ser el mejor padre para sus hijos. Tiene en mente seguir desempeñándose como operador mientras tenga su tráiler. Señala que si se va a una empresa nunca ganará lo que gana como operador. Trabajando por su cuenta, *Cayuco* se siente con más seguridad y tranquilidad, cuenta que ahora ya no tiene que preocuparse de los problemas con su jefe, pero sin embargo ha adquirido más responsabilidades, ya que al trabajar por su cuenta tiene que entregar cuentas al gobierno y llevar su propia administración, solventando el mantenimiento de su propio camión.

“El Pantera y el Palomo”

Manuel Valdés, mejor conocido como el *Pantera* por sus ojos de color verde y su piel bronceada, es un operador de tráiler como sus otros hermanos. Mide alrededor de 1.74 metros, ojos color verde y pelo castaño oscuro y quebradizo; por lo regular viste pantalón de

mezclilla, playera o camisa y tenis. Es el tercero de los hermanos Valdés y tiene 38 años de edad.

Pantera, al igual que sus hermanos, es padre y esposo, tiene cuatro hijos, todos varones, con quienes vive en el municipio de Ezequiel Montes. Es un operador con veinte años de experiencia, comenzó a trabajar a los 20 años inspirado por sus hermanos mayores, quienes fueron los que le enseñaron gran parte de lo que él sabe. *Pantera* no terminó la secundaria, sin embargo, estudió una carrera técnica en refrigeración pero debido al bajo salario que recibía en su trabajo como técnico, decidió aprender a manejar tráiler ya que veía que sus hermanos ganaban más y se vio motivado por este hecho, el mismo lo cuenta:

Había terminado la carrera de refrigeración y me pagaban poco: \$236 a la semana y acá más. Yo veía que mis hermanos llegaban y decían que les iba bien y ganaban más, \$2500 y \$1500 cuando les iba mal y fue como le dije al Cayuco que si no me enseñaba. (Entrevista a *Pantera*, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

Pantera en un principio no sabía conducir automóvil, pero eso no impidió que aprendiera a manejar un tráiler. Empezó con su hermano el *Cayuco*, quien era duro con él pero gracias a ello fue como en tres meses logró aprender lo suficiente como para manejar un tráiler por su propia cuenta. Comenzó el 16 de septiembre y el 15 de diciembre ya era capaz de manejar sólo. Además de la económica, otra de las causas por las que comenzó a manejar tráiler fue por una pelea que tuvo con su esposa, quien en ese entonces aún era su novia. Hablando un poco con él, cuenta una anécdota de cuando comenzó a trabajar como operador en su primer trabajo.

Me pelie con mi señora y decidí irme a la chingada, luego me habló Cayuco para decirme que había un jale y me fui. Cuando me dieron el camión lo paré afuera de la casa y el Abuelo se emputó –ese wey está bien pendejo y se va a matar- dijo, y el Cayuco le contestó que si me mataba era por pendejo.

(Entrevista a Pantera, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

El aprendizaje que adquiere todo aspirante a operador se adquiere por medio de un familiar, amigo o conocido. En algunos casos influye el haber tenido un padre, hermano o algún otro familiar o amigo que sea operador, además de un gusto por los tráilers y por viajar. Muchos lo hacen debido a que sienten mucha libertad en el trabajo, además de que pueden conocer muchos lugares. En ese sentido, el conocimiento del volante solo se transmite entre algún pariente o amigo cercano, esto debido a que no existen escuelas formativas, siendo el único salón: el tráiler, la escuela: la carretera y el maestro: un operador con experiencia.

De esa forma es como se transmite el conocimiento, normalmente se hace con un conocido porque el operador debe de aprenderlo todo arriba del tráiler y debe de viajar al lado de su maestro todo el tiempo, observando y practicando. El tiempo que lleva este adiestramiento es indefinido y culmina cuando el aprendiz es capaz de llevar una carga a su destino por sí solo, puede cometer errores que le cuesten accidentes en la carretera pero son parte de la formación misma.¹⁶

El primer trabajo de *Pantera* como operador fue en una distribuidora de materiales de construcción para la cual realizaba viajes de distintos materiales y de maquinaria pesada. Posteriormente, el dueño de la distribuidora construyó una gasolinera y *Pantera* pasó a transportar combustible para satisfacer a este negocio. Diariamente realizaba uno o dos viajes de combustible desde la ciudad de Querétaro hasta el municipio de Ezequiel Montes. Sin embargo, tuvo problemas personales con su patrón y se vio obligado a abandonar su

¹⁶ El proceso de aprendizaje no es el tema principal de esta tesis, ya que ello requeriría de toda una tesis completa. Por lo tanto, en este caso solo se mencionan algunos aspectos relevantes.

trabajo. Hablando con él sobre las dificultades que se le han presentado al manejar me contaba:

No se me hizo difícil, Cayuco me decía que lavara el carro y le puliera los tanques de combustible, decía que primero tenía que aprender a cuidar el camión. Lo más difícil fue de reversa, eso lo aprendí sólo. Cuando agarré el jale me mandaron a Querétaro y ya lloraba para meterme, como tres horas para hacer una maniobra. Lo más difícil han sido las carreteras, conocer los caminos para los destinos a donde te mandan. (Entrevista a Pantera, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

El conocimiento de las carreteras se va adquiriendo con la práctica y con ayuda de sus colegas, lo que lo convierte en un conocimiento que se transmite y que se vuelve parte de un saber en común. Después de que dejó el trabajo del acarreo de combustible, *Pantera* trabajó un tiempo con *Cayuco*, con quien logró juntar el dinero suficiente para comprar un tráiler y una caja, gracias a lo cual *Pantera* pudo unirse a su hermano para realizar viajes en “La Perla S.A. de C.V”. Este carro lo compraron en San Juan del Río, un Freightline modelo FL120 2003 color blanco, para el cual se obtuvo un crédito en el banco y tuvo que vender una de sus camionetas y comprar el remolque de su camión. Desde este momento *Pantera* pasó a ser parte de la empresa “Transportes Hermanos Valdés”, con quien lleva ya más de tres años trabajando.



Imagen 4. "El palomo" (Fotografía tomada por Manuel Valdés)

Al igual que los demás hermanos, a *Pantera* le gusta mucho su trabajo y señala que piensa seguir como operador hasta que Dios le dé vida y pueda hacerlo. *Pantera* es un operador muy responsable que trata de hacer su trabajo lo mejor que puede y de seguir los consejos de *Cayuco*, quien le ha enseñado muchas cosas y siempre fue muy pegado a él desde niño. *Pantera* es de los operadores que podría pasar un día entero en su trabajo, descansando sólo para comer y dormir pocas horas.

En una ocasión cuando me reuní con el *Abuelo* a las 7 de la mañana para realizar un flete a Monterrey, me encontré a *Pantera* afuera de la fábrica de La Perla lavando su camión, me sorprendió el hecho de que cuando llegó de viaje no fue a descansar a su casa y prefirió quedarse en su camión cuando apenas comenzaba a amanecer. Así mismo, pasa gran parte de su tiempo con sus hijos, con quienes convive jugando futbol; sus dos hijos mayores le ayudan en ocasiones a lavar su tráiler o a hacerle alguna reparación. Aunque a él no le agradaría que sus hijos fuesen operadores de tráiler porque es muy pesado, señala que si ellos lo decidieran no se negaría a compartir su enseñanza.

El no consume ninguna sustancia que lo mantenga despierto cuando maneja, señala que hay quienes toman pericos y marihuana pero en su antiguo trabajo viajaba poco y llegaba temprano a dormir a su casa por lo que no ha tenido necesidad de consumir. *Pantera* es una persona que disfruta de la decoración en su tráiler con mensajes hacia distintas personas, por ejemplo, en la parte de atrás de su tráiler tiene una placa con el mensaje de “LADREN PERROS”, la cual, según él, está dirigida a todos los envidiosos y a los federales. En la siguiente fotografía se muestra una imagen de esta descripción, además de que en la parte frontal de su carro, sobre el rompe-vientos, se puede apreciar la palabra *Pantera* pintada con letra cursiva.



Imagen 5. Ladren perros. (Fotografía tomada por Manuel Vargas)



Imagen 6. Rompe-vientos (Fotografía tomada por Manuel Vargas)

De esta forma se observa la importancia que tiene el tráiler para los operadores, el hecho de decorarlos y colocarles mensajes nos dice que va más allá de una herramienta de trabajo, sino que se vuelve

parte de ellos mismos. Sirve como un hogar, como un compañero, como un sustento y como el fruto de todos sus esfuerzos.

La aspiración de *Pantera* como operador de tráiler y dueño de su camión es tener más carros y poder ser dueño de una flota de tráilers. Para él, ser operador es un trabajo que consume y que se convierte en una forma de vida. Cada lugar a donde va y cada actividad que realiza forma parte de su vida y personalidad. Así lo cuenta él:

Yo digo que el cuerpo de uno tiene que acostumbrarse a los diferentes climas a donde vamos, a veces hace mucho calor y luego frío, somos como las cucarachas, tienes que adaptarte a los diferentes tipos de comida que hay en todos lados. [...] también te hace más sociable porque tratas con otras personas. Esto es otro tipo de vida, uno con un trabajo normal lo hace por cierto tiempo y duerme todas las noches y acá no, aquí hay que manejar de noche también. (Entrevista a Pantera, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

“El Casco loco”

Héctor Valdés, mejor conocido como el *Casco* o *Casco loco* por la forma de su cabeza y por su manera de ser, es el operador más chico de los Hermanos Valdés. A *Casco* lo conozco desde hace algunos años, sin embargo, debido a nuestras actividades cotidianas nos frecuentamos poco tiempo y sólo platicamos en ocasiones muy breves. Anteriormente solía lavarle su tráiler, pulirle los rines y tanques de combustible, sin embargo, hasta hace poco que viajé con él pude conocerlo un poco más y adentrarme en su vida cotidiana.

Casco es un operador con 18 años de experiencia en el volante, desde que era adolescente sintió una atracción hacia los tráilers debido a que, desde entonces, su padre y sus hermanos trabajaban recorriendo la carretera. Recuerda que desde niño le gustaban los tráilers y, debido a sus carencias económicas jugaba con unas cajas de cerillos arregladas con apariencia de un carro, al igual que sus otros

hermanos. Fue así como su herencia familiar determinó la actividad que desarrollaría posteriormente, la cual sería lo que le proporcionaría un sustento económico y una forma de vivir y de ganarse el pan de cada día, todo ello a partir de una tradición y una herencia de familia.

Comenzó a trabajar como operador a los 18 años, ya que, según cuenta, por falta de estudios y por seguir los pasos de su papá fue como se inclinó por ese trabajo. Quien le enseñó a manejar fue su hermano mayor el *Abuelo*, con el que anduvo un año trabajando y aprendiendo. Desde entonces ha trabajado como operador de tráiler en diez diferentes empresas, en las cuales ha adoptado todos los conocimientos que tiene sobre tráilers y carreteras.

Casco es un operador de los que no suelen permanecer en una empresa diez años, sino que nunca ha dejado que sus patrones abusen de él o que traten de explotarlo, por lo que a menudo tiene discusiones con su patrón y termina por dejar el trabajo y cambiarse de empresa. A lo largo de toda su experiencia trabajando en la carretera ha conocido a muchas personas, las cuales se han convertido en amigos, parejas y compadres.

A Casco le gusta su trabajo y se siente conforme y satisfecho con lo que hace, además está agradecido con la vida por haberle dado la oportunidad de ser operador de tráiler. En una ocasión que viajaba con él de Puebla a Querétaro íbamos a una velocidad de entre 80 y 90 km/h, en la carretera había una sección de pendientes, es decir, subidas y bajadas, las cuales se conocen como columpios. Al descender de cada columpio Casco levantaba las manos y me decía: “levántalas”, tratando de simular la bajada de una montaña rusa. Cada actividad que realiza y a cada experiencia trata de darle un sentido divertido y disfrutarla. Platicando con él sobre si se le ha hecho difícil trabajar como operador me contó:

No porque hay un dicho: búscate un trabajo que te guste para que no sea trabajo. Es pesado por las desveladas y por estar muchas horas sentado; me he llegado a aventar hasta 76 horas seguidas.

[...] Me gusta ser operador porque me siento libre de ir a una parte y a otra. Siempre he sido inquieto, creo que es mi pasatiempo porque me encanta manejar. (Entrevista a Casco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

El *Casco* vive actualmente con su esposa y su hija en el municipio de Ezequiel Montes, Querétaro. Conoció a su esposa por medio de su trabajo, a menudo pasaba por el estado de Puebla y allí fue donde se conocieron. Su esposa se muestra contenta con el trabajo de su esposo, anteriormente viajaba con él e incluso le enseñó a manejar tráiler y le gusta mucho. Señala que estaría dispuesta a pagar por el cuidado de su hija para poder andar en el tráiler, lo cual es visto en muchos de los casos, en los que en algún tiempo libre la pareja y los hijos viajan con el operador pues es la única forma en la que pueden convivir todos juntos. Desde que *Casco* llega de viaje, su esposa acude al lugar de llegada para recogerlo y, del mismo modo, cuando tiene que irse lo va a dejar hasta donde se encuentre su tráiler. A pesar de esto, a su hija no le agrada mucho el trabajo de su papá y le gustaría que se dedicara a otra cosa.

En diciembre de 2009 los Hermanos Valdés adquirieron otro tracto-camión, sin embargo, no fue posible cubrir sus pagos. Por lo tanto, se tomó la decisión de regresarlo después de haberle dado mantenimiento, pagando 50 mil pesos por el uso que se le dio. En enero de 2010 compraron un camión más para el *Casco*, este camión duró tres meses en mantenimiento, se le dio un servicio de hojalatería y pintura, sin embargo, se tuvo que regresar debido a que el dueño no tenía todos los papeles completos, por lo que se regresó en marzo de 2010. Posteriormente se compró el cuarto camión, el cual se muestra en la Imagen 2. Éste se compró con ayuda de un crédito en el banco para el cual todos tuvieron que contribuir. Este tráiler se lo quedó el Abuelo, quien cedió el suyo a *Casco*, es decir, ahora *Casco* se queda

con “Ruedas mágicas” y trabaja junto con sus hermanos bajo la asociación de “Transportes Hermanos Valdés”. Para ello, el “Ruedas mágicas” se remodeló, pintándolo y cambiándole el camarote, además de que se compró una caja para comenzar a “jalar”.



Imagen 6. Así luce actualmente el “Ruedas mágicas” después de la remodelación. (Fotografía tomada por Manuel Vargas)

Casco coloca detrás de su asiento un bate de beisbol, el cual le sirve como mecanismo de defensa contra los rateros; si alguien decidiera subirse a su tráiler, él solamente tendría que tomar el bate detrás de él y golpear al intruso. En el interior de la cabina de su tráiler ha colocado un amplio equipo de sonido el cual reproduce su música a muy alto volumen para que lo acompañe en todos sus viajes y le ayude a ahuyentar un poco el sueño. También se encuentra un ventilador, un radio, un closet y una cama, lo cual es vital cuando tiene que realizar viajes largos que requieran de varios días. El ventilador y el aire acondicionado ayuda a regular la temperatura en lugares donde las condiciones climáticas son extremas; en el closet guarda la ropa y artículos de limpieza personal para asearse después de pasar varias horas manejando. Por lo tanto, el tráiler se convierte en su hábitat y se

la apropiada, suministrando accesorios que sirven como estrategias para las distintas circunstancias que implique realizar el viaje.



Imagen 7. Bate atrás del asiento (Fotografía tomada por Manuel Vargas)



Imagen 8. Interior del camarote del tráiler de Casco. (Fotografía tomada por

Manuel Vargas)

En una ocasión que viajaba con él, íbamos pasando por el Estado de Hidalgo, cuando a la orilla de la carretera observamos un accidente, a un tráiler se le había salido su remolque de la carretera y había quedando colgado con el tractor sobre ésta y el remolque fuera de ella. Al observar la situación, Casco le preguntó al operador del tráiler accidentado si deseaba que le ayudara jalándolo con su tráiler utilizando unas cadenas, a lo que el operador respondió que sí. Después de varios intentos lograron jalar al tráiler y reincorporarlo a la carretera, realizando el trabajo que ni dos grúas pudieron hacer. Luego de haber ayudado a su colega, Casco no aceptó ninguna ayuda económica de él y le dijo que si en realidad quería pagarle por su ayuda al llegar a su casa encendiera una veladora para que ayudara a todos los operadores y les fuera bien. El operador se sorprendió por lo que Casco le dijo y le agradeció, tiempo después cuando platicábamos sobre esta experiencia me dijo:

Hay que hacer el bien sin mirar a quién, cuando uno lo necesita siempre me encuentro a amigos que me ayudan y por eso yo siempre me ofrezco; hay que ser humildes en esta vida. Cuando hay un accidente tienes que pensar en caliente.

[...] La última parte del camino es la más peligrosa y difícil porque es la que nos falta por recorrer. (Entrevista a Casco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2011)

En ese sentido, se observa el apoyo mutuo entre operadores, los accidentes o las descomposturas son muy recurrentes y el operador se ve en situaciones difíciles, sin embargo, muchos ofrecen su ayuda porque saben que algún día les tocará o ya les ha tocado. Además de que en la carretera no siempre hay mecánicos cercanos y las grúas pueden llegar a ser un gran costo, esto lo saben bien los operadores y a menudo se hacen favores de forma recíproca. Así, existe cierta reciprocidad entre los operadores, tal como se observa en el ejemplo del Casco, esta reciprocidad crea lazos de amistad fuertes, ya que

nadie más que un operador sabe las necesidades que puede tener un compañero en una situación difícil.

Para Casco, ser operador es algo que ha adoptado a su vida y que conforma su personalidad, sus gustos y su modo de realizar las cosas. Ha participado en concursos de operadores, lo cual hace ver que ser operador va más allá de una simple forma de ganarse la vida. Participó en un concurso de operadores donde todos tenían que demostrar sus habilidades en el volante para conocer quién era el mejor operador, en el cual realizaban maniobras y conducían con diferentes obstáculos. En este concurso Casco logró ganar el primer lugar, obteniendo varios premios como dinero en efectivo, llantas para su tráiler, una televisión y reproductores de DVD. Posteriormente participó en otro concurso de vence-manos con otros operadores de tráiler, en donde obtuvo el segundo lugar. De estas experiencias Casco se siente muy orgulloso y lo cuenta a todos sus conocidos como uno de sus mayores logros. Por muchos compañeros operadores es visto como el mejor de sus hermanos para manejar en cuestión de realizar maniobras, de estacionarse en lugares muy difíciles y manejando de reversa.

Casco es un operador muy experimentado que nunca se pone límites y trata de ser el mejor en lo que hace, nunca se ha negado a viajar lejos ni a realizar alguna maniobra difícil. Actualmente señala que no utiliza ningún tipo de anfetaminas, pero que anteriormente las tomaba mucho. No piensa ser operador toda su vida, desea trabajar diez años más y retirarse cuando tenga 46 años de edad. Planea terminar de pagar su tráiler y comprar más para que alguien más los maneje y dejarles uno a cada uno de sus hijos.

CAPÍTULO III. ESTRATEGIAS PARA MANTENER EL “JALE”¹⁷

3.1. Introducción

El trabajo de un operador de tráiler es una actividad que tiene características diferentes a cualquier otro tipo de trabajo de oficina o de algún establecimiento fijo. El operador de tráiler lleva a cabo lo que se puede concebir como un trabajo en curso, es decir, no existe ninguna norma establecida que se tenga que seguir al pie de la letra, sino que las actividades surgen en el momento mismo en que se desarrollan, para el caso del operador se llevan a cabo en el transcurso de la carretera. Si bien es consciente de que tiene un tiempo límite y cierta presión en su trabajo, el operador es libre de decidir los lugares en donde hace paradas, además del tiempo que destinará para manejar y para descansar.¹⁸

Un operador jamás tendrá un horario específico, ni trabajará durante 8 horas diarias, además de que su descanso no será en fines de semana o días festivos. En ese sentido, el operador se enfrenta a un conjunto de reglas en su trabajo que son controladas por los jefes a cargo o, como en el caso de “Transportes Hermanos Valdés”, por el mismo grupo de trabajo, en donde influyen las exigencias de los contratistas. Estas reglas están fijadas en cuanto al control de los viajes que realizan, del vehículo que conducen y de la carga. Sin embargo, estas reglas pueden ser modificadas dependiendo del tiempo con el que cuente el operador en un flete, debido a que su jefe no viaja con él.

En cuanto a los viajes, un operador tiene cierto tiempo para realizar una entrega, por lo que debe de organizarse para no llegar tarde, pues de lo contrario será sancionado. En todos los viajes se tiene un control de la empresa por los gastos, tanto de combustible

¹⁷ El jale es la forma en la que los operadores le llaman al trabajo.

¹⁸ De esto se hablará más adelante.

como de peajes y comidas. En ese sentido, el operador tiene que ser al mismo tiempo el administrador del viaje y tener cuidado con lo que gasta, debido a que su patrón tiene los cálculos sobre lo que deben de gastar sus vehículos. Además, el operador debe de mantener el vehículo en buenas condiciones, tiene que tenerlo limpio y estar al tanto de los ajustes mecánicos que deban hacersele, además de que no debe de manejar en alta velocidad. Esto por la parte del vehículo, con respecto a la carga debe de asegurarse de que ésta sea entregada completa, de que no se dañe y muchas veces conseguir los fletes de regreso.

Con esto, todo pareciese indicar que el operador tiene muchísimas responsabilidades y su trabajo es demasiado pesado, sin embargo, para que el operador logre seguir estos lineamientos antes descritos tiene que desarrollar ciertas estrategias que le permitan jugar con las reglas, de manera que al subir a su tráiler y tomar el volante, éste se vuelve el dueño de su trabajo y adquiere una autonomía para poder decidir sobre la forma en que va a trabajar.

A continuación se analizarán las estrategias que una empresa de hombre camión toma para responder a las condiciones de los contratos y para mantenerse en el mercado. Posteriormente se proporciona el panorama de las presiones que tienen los operadores y finalmente se explicará la forma en que éstos desarrollan estrategias para jugar con el tiempo y readaptarlo, de tal modo que puedan disminuir la presión.

3.2. “Está pal perro”¹⁹

A diferencia de las grandes empresas de transporte, los hombre camión no siempre reciben algún pago por anticipo, sino que tienen que contar con cierto capital para poder trabajar y cumplir los gastos de combustible, casetas de peaje, viáticos y todo lo que implique el traslado de mercancías. Considerando el plazo que se haya acordado

¹⁹ Esta es una expresión que utilizó uno de mis informantes para describir la situación de desventaja de los hombre camión.

para otorgar el pago, los hombre camión tienen que tomar en cuenta que no contarán con ingresos por un lapso de una semana o un mes, salvo en algunas empresas en las que los pagos por el flete se realizan al momento de entregar la carga.

Estos micro y pequeños transportistas por lo regular no tienen un contrato con empresas de manufactura ni tampoco les pagan por anticipo, sino que estas últimas imponen todas las condiciones de las tarifas de los fletes y del plazo a pagar. Se establecen acuerdos bajo palabra y sin contratos formales, además de que el hombre camión tiene que adaptarse a los requerimientos del cliente y tiene que cumplir con un registro ante hacienda, así como comprometerse a entregar la carga a tiempo y sin daños. El *Cayuco* nos habla sobre el contrato con el hombre camión:

Pues es un acuerdo verbal mi chavo, no es un acuerdo escrito donde se obligue a la empresa a pagarte a determinada fecha el servicio. Aquí supuestamente habíamos pactado que cuando yo entré a trabajar con ellos que los pagos eran a quince días, después por expansión en la Perla que habían obras en construcción, tu sabes que se descapitalizan y de ahí se fue al mes el pago y luego se fue al mes y medio, llegó haber una vez que estaba el pago a los dos meses y ya de ahí ya volvieron a recortar el tiempo, ahorita está como en un mes o mes y medio el pago. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Mientras se llega el plazo del pago, los hombre camión deben de contar con un capital para subsistir, lo cual es lo único que les permitiría sobrevivir en el mercado, ya que de lo contrario es muy difícil mantenerse y a causa de esto muchas empresas de este tipo fracasan o simplemente no crecen. Richkarday (1991: 41) señala que cuando los transportistas compiten por la carga, los usuarios exigen una calidad determinada solicitando ofertas con lo cual hacen que las tarifas bajen. Ante esto, el autor señala que el transportista se tiene que preocupar por afrontar la doble presión de la calidad de servicio y bajar tarifas sin que ocasione pérdidas económicas a su negocio.

Por otro lado, Sánchez y Bartolo (2006) señalan que la estrategia del hombre camión limita su crecimiento únicamente a la obtención de recursos para garantizar su subsistencia, es decir, únicamente para mantenerse, operando con reglas operativas poco flexibles y sin una estrategia definida. Ante esto, aclaro que, si bien la estrategia no es siempre la misma, existe una gran cantidad de ellas que los miembros socios van desarrollando para enfrentar determinadas situaciones (Sánchez Alarcón & Bartolo, 2006, pág. 53). Además de que muchas empresas de este tipo tienen objetivos a corto plazo, los cuales consisten en mejorar las condiciones económicas para bien de la familia, proporcionar una educación a sus hijos y en menor medida adquirir más unidades de carga y crecer como empresa.

Los hombre camión tienen que pagar intermediarios o personas asignadas por las empresas de manufactura para proporcionar los fletes, lo cual reduce aún más las ganancias. Esto es, las empresas de manufactura, tales como la Perla, proporcionan los traslados de la mercancía a una determinada persona y esta persona es quien distribuye los fletes a los transportistas, por lo cual, estos últimos tienen que proporcionar una comisión monetaria a quien le proporcionó el flete. Véase figura 1.

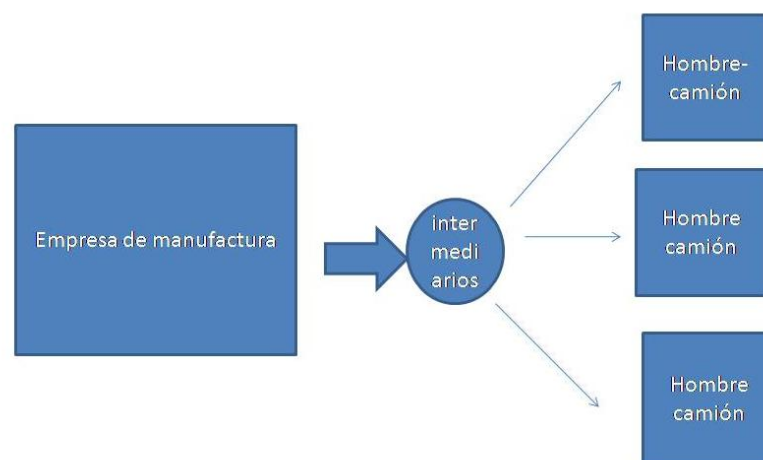


Fig. 1. Estructura del modo de operación.

Estas micro y pequeñas empresas de transporte tienen que contar con un equipo adecuado para trabajar, sin embargo, en muchas empresas, como el caso de la empresa THV, es difícil contar con unidades de carga nuevas, sino que tienen que comprar una unidad usada que muchas veces es de un modelo muy anticuado, al cual le van haciendo modificaciones con el paso del tiempo y con ayuda de créditos y desasiéndose de varias de sus pertenencias. Sin embargo, debido a que los pagos por los traslados son muy bajos, el llegar a obtener una unidad moderna puede llevar varios años, lo cual la pone en desventaja con otras empresas transportistas debido a que en la mayoría de las veces siempre se le da preferencia a quien cuente con el mejor equipo.

Esta idea de la imagen es muy engañosa, tal como se ve en la empresa THV, los tráilers solamente tienen la carrocería anticuada mientras que todo el motor y el equipo lo hacen muy competitivo llegando a funcionar mejor que equipos nuevos como en el caso del *ruedas mágicas*. Esto debido a que las empresas no cuentan con entradas de capital muy fuertes, sino que las modificaciones que le hacen a sus camiones se realizan en el transcurso en que se llegan a necesitar. Solo cuando se presenta una falla en el camión o cuando hay una oferta y se cuenta con algo de capital, la empresa hombre camión realiza una inversión.

En algunos centros de distribución no se permite la entrada a unidades de transporte en malas condiciones, es decir, con llantas gastadas o con alguna falla en el camión. Esto pone en dificultades a los hombre camión, ya que si el periodo de los pagos por su servicio se prolonga y estos son bajos muy difícilmente podrá responder a estas políticas tan estrictas de las empresas.

Tu como patrón dices, este flete me cuesta tanto, por qué, porque voy a calcular cuánto me voy a gastar de combustible, cuánto me voy a gastar de casetas, cuánto de mano de obra. Me gasto 8 mil pesos, te voy a cobrar 15 mil pesos de flete, 16 mil,

pero llega una empresa que te digo tiene 500 camiones y ya descargó su carga en México y que va a venir de regreso, que trae doble remolque va poder decir –sabes que, a mi dame la mitad o dame los 8 mil pesos de flete y yo te voy a traer tu carga. Y qué pasa con el hombre camión, pues simplemente se lo acaban, de que lo que para él era una fuente de ingresos pues se va acabar, por qué, porque no va a poder competir. (Transcripción de entrevista grabada en audio al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

En ese sentido, la imagen y la responsabilidad se vuelven un requisito para obtener una subcontratación, ya que los hombre camión tienen que garantizar un buen servicio, es decir, entregar la carga a tiempo, en buen estado y sin demoras para no quedar mal con las empresas y así obtener más fletes. Sin embargo, los hombre camión se enfrentan a gigantescas empresas, que como bien lo señala el *Abuelo*, los ponen en desventaja. Un hombre camión con unidades de carga limitadas, gastadas y con poco capital para trabajar difícilmente va a poder competir con una gran empresa.

Es importante mencionar que estas empresas transportistas son contratadas por fábricas de distintos productos para trasladarlos a los centros de distribución en toda la República, tales como Soriana, Sam's, EHB, Super Farmacias Guadalajara, WALL-MART, Cadena Comercial OXXO, Chedraui, Cotsco, Waldo's Dollar, Superama, Suburbia, entre otros. Estas empresas exigen que la carga sea entregada en un determinado tiempo y con cierta calidad, ya que de lo contrario se sanciona, tanto a los proveedores como a los transportistas. En ese sentido, es posible entender la estrategia de descentralización de la logística, lo cual implica que todo el proceso de producción se fragmente y que entren otros segmentos.

[...] la Perla tenía sus camiones pero a ellos has de cuenta que le sacan el costo en combustible, casetas, operador, desgaste del camión, el tiempo que se va a utilizar el camión y realmente para ellos no es costeable un flete, la verdad no es costeable, entonces qué es lo que hacen ellos y dicen no pues mejor le doy el trabajo a otro y si tiene un margen de ganancia mínima pues es su bronca porque él está aceptando trabajar conmigo así. Y es una realidad, si tu aceptas prestar un servicio por

determinada cantidad, tú tienes que prestar un servicio de buena calidad, aunque tu sepas que te están pagando barato, por qué, porque tu aceptastes el trabajo así. Entonces muchas de las veces se va viendo que las empresas se van tragando, se van tragando a todos los hombres-camión que hay, por qué, porque una empresa tiene una solvencia grandísima de capital, tiene un parque vehicular, que si lo manda de viaje a todo, si se ganaba mil pesos por camión y tiene cien carros, pues están ganando cien mil pesos. Entonces lo ves, ya así en pronto pues ya para ellos es rentable, por qué, porque son muchas unidades aunque lleve a un margen mínimo de ganancia lo que van a recibir. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Así, se crean desventajas pues un hombre camión no puede competir con las grandes empresas de transporte, debido a que no existe una regulación en términos de las tarifas de los traslados. De este modo, los hombre camión tendrán que desarrollar estrategias determinadas ante las exigencias del mercado, las cuales son el tema de análisis principal de esta tesis.

3.3. “Guachicoleándose la vida”: estrategias del hombre camión.

Un hombre camión se enfrenta a serias dificultades, debido a que no cuenta con la seguridad de que el pago por el servicio que ofrece sea seguro, ni tampoco suficientemente bueno como para cubrir los gastos del flete, además de que los mismos pagos pueden tardar de una semana a dos meses en ser liquidados. Estas circunstancias son un gran reto que el hombre camión tiene que enfrentar día con día, para lo cual desarrolla ciertas estrategias como empresa que le permiten subsistir en el mercado.

Al ubicarse en alguna fábrica y ofrecer sus servicios de transporte, el hombre camión sabe que el único contrato que posee es bajo palabra, así como también el acuerdo con los pagos. Por lo tanto, no tiene seguridad en la retribución por su servicio, lo cual lo deja en una situación muy vulnerable y precaria, ya que las responsabilidades

que posee son muy grandes sin tener seguridad en su trabajo. *Cayuco* señala la importancia de tener un capital para poder trabajar:

Nomas imagínate que ahorita dijera yo –tengo un camión, lo voy a poner a trabajar y namas tengo para trabajar ocho días, pus voy a trabajar ocho días y me voy a tener que esperar después de esos ocho días un mes y una semana para que salga mi pago, agarro lana y ese capital que me cayó voy a trabajar otra vez otra semana o diez días digamos, porque ya lo que te genera de utilidad lo dejas para esos, digamos ya alcanza a cubrir otros dos días u otro viaje; y así te la vas a ir llevando para, pero pus nomas imagínate que vas a trabajar en un año diez semanas, ¿tú crees que te convendría? ¿Tú crees que puedes trabajar así? la neta no. O sea, que por fuerte tiene que tener un capital pa´ poderte mover. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Las grandes empresas de autotransporte, por su parte, suelen imponer sus condiciones cuando se les contrata, estas piden un pago por anticipo y pueden disponer de varias unidades de carga dependiendo la cantidad requerida por el contratista, las cuales no tienen inconveniente en ponerlas a disposición del cliente. Sin embargo, si estas empresas no reciben su pago en tiempo y forma, detienen sus unidades y dejan de trabajar hasta que se les liquide. Además si alguna de sus unidades de transporte es retenida con la carga por un tiempo indefinido, se le tiene que pagar determinada cantidad por las horas que su unidad esté detenida, ya que esto implica un costo.

Para un hombre camión las condiciones son distintas, la mayoría de las veces no reciben pagos anticipados, solamente y en algunos casos se da un adelanto para combustible o gastos para cubrir las descargas. Además, si la unidad de un hombre camión es retenida en el centro de descarga a causa de un retraso en los centros de distribución, no recibirá ningún pago por resguardar la carga en su remolque, sino que éste puede permanecer varios días solventando gastos de comida de manera estática. *Cayuco* hace su propia

comparación entre un hombre camión y una gran empresa transportista:

A ellos le tienes que pagar demoras (grandes empresas transportistas), si el carro se va de viaje y llega a donde lo van a descargar y no lo descargan el mismo día, la empresa ya te empezó a cobrar demoras, siendo que con un tercero (hombre camión) esas empresas como no hay un contrato de por medio ni nada, no te pagan nada; simple y sencillamente ¡ah pues que te quedó quedarte dos días, ah pues ni modo, pus ya para el próximo viaje hay haber si te alivianas. Es la realidad de las cosas que es una competencia muy injusta, o sea, tener pocas unidades y poco capital para poderlas mover. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

En ese sentido, se aprecia que la desventaja de un hombre camión es muy grande pero, a pesar de ello, ha logrado continuar en el mercado debido a las estrategias que utiliza, a su organización de trabajo en grupo y a sus relaciones y contactos que logran tener. Un operador conoce muchas personas a diario en distintos lados del país, lo cual le ayuda a tener muchos contactos y a tejer redes que le ayudan a obtener recomendaciones de trabajo. Además de que, en el caso de las empresas familiares, existen un apoyo mutuo y una distribución de tareas en dónde los miembros de la familia son quienes llevan a cabo todas las actividades, lo cual se puede ver en el apartado de la descripción de la empresa de esta tesis.

Otra estrategia del hombre camión es que tiene que buscar la forma de obtener ganancias debido a las bajas tarifas de los fletes y a los altos costos del combustible y del peaje de las carreteras. Existe algo que se conoce como “Guachicol”, el cual es un tipo de combustible barato que se vende en lugares clandestinos a lo largo de la carretera. Este tipo de combustible es una mezcla de diesel con turbosina, es decir, combustible de tráiler con combustible de avión. Este combustible tiene un costo menor al diesel que se vende en las gasolineras de PEMEX, sin embargo, tiene mucho riesgo ya que puede provocar accidentes y hacer que explote un vehículo entero. Existen

casos en dónde se vende únicamente turbosina mezclada con aceite quemado, ya que éste le da un color más oscuro similar al diesel y genera más ganancia para quien lo vende, sin embargo, el riesgo para los operadores es alto porque puede generar explosiones mayores.

De esta forma es como los operadores se arriesgan para obtener un poco más de ganancia, es decir, se la “guachicolean”²⁰. Esta estrategia es utilizada tanto por los hombre camión como por operadores asalariados que trabajan para varias empresas. De esta forma el hombre camión se ahorra cierta cantidad en el combustible y así logra obtener un poco más de ganancia. Para el operador de una empresa grande, suele negociar el combustible que le es proporcionado para un flete, lo cual ayuda a obtener un poco más de ingresos debido a que los salarios de los operadores suelen ser muy bajos.

Otra estrategia para acortar los gastos en los fletes consiste en utilizar vías alternas en las carreteras para no pasar por las casetas de peaje. Los operadores conocen muchas rutas en las carreteras por las que circulan, lo cual lo aprovechan para manejar por lugares en dónde no tengan que pagar una cuota por circular. Sin embargo, los operadores tienen que comprobar gastos, ya sea ante un patrón o ante hacienda, para lo cual existen falsificaciones de los tickets de las casetas de peaje, estos tickets tienen impresa la hora y fecha que el operador requiera. Esta estrategia tiene ciertos riesgos debido a que muchas veces las vías alternas que utilizan los operadores son muy peligrosas y se corre el riesgo de robos y asaltos, además de que en ocasiones son más largas, lo cual puede ocasionar demoras en las entregas o un gasto mayor de combustible.

Por otro lado, en algunas empresas se otorgan fletes con cargas muy pesadas que sobrepasan los límites establecidos. Quiero aclarar que esto no es obligado, pero muchos hombre camión lo aceptan

²⁰ De ahí el título de esta tesis, el término “guachicolearsela” es sinónimo de jugársela o arriesgársela.

porque algunas empresas que otorgan la carga dan ciertas preferencias debido a que se ahorran mucho dinero e implica una mayor ganancia. Sin embargo, el riesgo que se corre es muy alto, ya que las multas sobrepasan los 50 mil pesos y además se puede afectar al remolque y hasta al mismo operador en caso de un accidente. En la introducción a esta tesis se habla en los medios de comunicación de este exceso de peso para el caso de México, sin embargo no se toma en cuenta que, debido a los bajos precios por los traslados, los hombre camión tienen que sobrepasar los límites, debido a que tienen que asegurar ganancias para poder subsistir en el mercado. Con esto se entiende que si los pagos por los fletes fuesen más altos, no habría tanta necesidad de recurrir a estas prácticas.

Estas estrategias muestran que a pesar del riesgo al que ponen al operador y a la misma unidad de carga, ayuda a los operadores a poder obtener un poco más de ganancia, que para el caso de los hombre camión es vital para poder subsistir debido a las exigencias del mercado y a la inexistencia de una regulación de tarifas en los fletes. Es una situación muy denigrante y precaria el hecho de que los operadores y las empresas hombre camión tengan que recurrir a estas prácticas que ponen en riesgo su vida y su equipo de trabajo debido a que las condiciones en el autotransporte de carga en México sean tal como señala el *Abuelo*: “estén pal perro” (*Entrevista al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012*).

En ese sentido, el hecho de que exista un dominio de las grandes empresas de transporte sobre las pequeñas hace pensar que existen acuerdos entre estas grandes líneas de transporte con las industrias y con el mismo gobierno federal para se beneficien y tengan el control del mercado. Tomando en cuenta las exigencias de los grandes transportistas y su gran control de las cargas en determinadas empresas, todo parece indicar que existen acuerdos para que no haya una regulación en cuanto a las tarifas de los fletes, por lo que estas grandes líneas de transporte logran controlar y acaparar todo el mercado. Sin duda, esto deja en desventaja a los hombre camión,

quienes tratan de competir con ellas y lograr subsistir, a pesar de que el control de estas grandes líneas generen condiciones tan denigrantes para todos los pequeños transportistas.

En México, como en la mayoría de los países de Centroamérica y América del Sur, no existe una regulación de los costos de los fletes sino que las fábricas y el sector industrial imponen las tarifas a los fletes. Un hombre camión no puede ofrecer su servicio con la idea de que le paguen lo que él considera justo de acuerdo a los gastos que el flete implique, sino que el pago es impuesto para garantizar el control del mercado por los grandes transportistas. Así lo describe el *Abuelo*:

[...] estamos en situaciones realmente adversas de una empresa que tiene un sin número de camiones, de que puede abaratar más los costos a un hombre camión, que desgraciadamente aquí en México no hay una normatividad de que digan –de aquí a Monterrey esta es la tarifa, si tu como empresa quieres cobrar menos es tu problema, a mi me vas a pagar tanto de mis fletes, por qué, porque existe una tarifa fija-. Que dijeras son 15 mil de flete, lo hagas tu hombre camión o lo hagas tu empresa a mi me vas a pagar el precio de 15 mil pesos, tienes tanto el mismo diesel para ti que para ti. (Transcripción de entrevista grabada en audio al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Esta situación es la que obliga a los hombre camión a utilizar determinadas estrategias para poder subsistir ante la ausencia de una regulación. Sin embargo, muchos no sobreviven a estas exigencias, por lo que tienen que vender sus unidades de carga y seguir trabajando como asalariado para alguna de las grandes empresas transportistas.

3.4. Presión por las entregas

En todo el servicio de transporte, las cargas tienen una fecha de entrega que es determinada por el cliente quien recibirá la mercancía por parte del proveedor. Los centros de distribución es donde se recibe la mercancía para posteriormente repartirlos a las tiendas donde las personas pueden adquirir los productos. Las empresas transportistas

funcionan, de forma articulada, ante una logística de producción que está estructurada bajo los principios de justo a tiempo y de flujo tenso. Como señalé en el marco teórico, estos principios consisten en una producción basada en la calidad y en el costo del producto, lo cual implica que los productos deben de ser entregados en tiempo, calidad y cantidad requeridas por el cliente (Durand, 2011: 24). Esta lógica productiva crea estrés en el trabajador, ya que éste tiene que procurar que el flujo no se rompa.

Cada segmento de la producción debe de mantener el flujo para pasar la pieza o producto al siguiente segmento hasta llegar al proveedor y al cliente. Estos principios engloban también al transporte, que es uno de los últimos segmentos en la producción, por lo cual los operadores de unidades de transporte son responsables de mantener el flujo.

En ese sentido, los fletes a los centros de distribución de todas las entregas tienen una cita, la cual determina la hora en la que debe de ser entregada una carga. Este horario debe de ser respetado por los proveedores que entregan el producto, ya que de lo contrario la descarga sería negada. Si un operador llega tarde a la entrega, la cita se pospone hasta que lo determine el cliente y el proveedor, esta reprogramación puede tardar algunos días o semanas y en ocasiones el cliente cobra una cuota a manera de multa al proveedor, para el caso de la Perla, empresa para la cual realiza viajes THV, cuando no es entregada una carga a tiempo se le cobra una multa de tres mil pesos. Esto es perjudicial tanto para el operador como para la empresa, ya sea hombre camión o asalariado, debido a que puede estar inmóvil por un tiempo indeterminado ocasionando pérdidas económicas, ya que mientras existe una reprogramación el operador tiene que gastar en comidas y no puede seguir trabajando hasta que le bajen la carga.

Para el caso específico de las empresas hombre camión, esto es perjudicial. En ocasiones la carga sale urgente y necesita ser

entregada en un tiempo muy próximo, por lo que el operador tiene que hacer todo lo posible por llegar a tiempo.

[...] que la empresa te lo pone así, ese es el horario de entrega, aquí están tus papeles y dale; si tu no entregas en tiempo y forma el producto al Wall-Mart, le cobra a ellos una multa por la ausencia del producto, pero ellos no la van a pagar, no la van a pagar de su bolsa, si la tienen que pagar te la van a cobrar a ti, entonces te cobran 3 mil pesos por una cita pérdida. Tons te imaginas, si tu llevabas un flete en el que te ibas a ganar 2 mil pesos y vas a pagar tres mil, ¿tienes presión o no tienes presión? Pues lo lógico, te presionas porque sabes que de ante mano tienes que cumplir. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

En ese sentido, para las empresas transportistas resulta una pérdida muy grande, a pesar de que ellos no tengan la culpa, la presión del tiempo que impone la producción afecta a tal grado que impone ciertas reglas como las del tiempo, además de sanciones al trabajador y al mismo prestador de servicio, el hombre camión. Este tiene que preocuparse por mantener el flujo de producción, a pesar de que en ocasiones resulte perjudicial debido a que puede provocar accidentes en la carretera, ya que si el operador lleva presión en el tiempo tiene que conducir en altas velocidades. Además de que muchas empresas no tienen interés en el trabajador o en el prestador de servicios, ya que no les importa si el operador está cansado, desvelado y no ha comido por horas, lo único que les importa es que su mercancía llegue en tiempo y forma. *Cayuco* y el *Abuelo* cuentan la presión que tienen en ocasiones cuando las cargas salen muy próximas o “quemadas”²¹:

[...] cuando ya tienen sus viajes urgentes agarran y dicen –sabes qué, vas a Monterrey, sales de aquí a la 1 de la tarde y vas para las 11 de la noche, tú crees que con 10 horas vas a llegar, pus si llegas pero llegas bien jodido allá porque pus el estrés del camino pus te va matando, por que en primera sabes que ya llevas la cita encima y, en segunda, si no entregas pus te van a cobrar una lana siendo que, pus no debería de pagarla porque el

²¹ Este término hace referencia a cuando una carga tiene el tiempo muy próximo a ser entregada, es como jugar a la papa caliente, tienen que entregarla rápido porque de lo contrario ocasiona ciertos conflictos para los hombre camión y para la empresa proveedora.

producto no salió en tiempo y forma. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

[...] hay veces que ya las citas ya salen próximas y ya muy quemadas de tiempo y la empresa lo que quiere es quedar bien con su carga, te dicen –sabes que lo sentimos mucho pero nos acaban de dar la confirmación ahorita y te tienes que ir- aunque sepan que el horario de la cita ya está muy próximo, aunque sepan ya es difícil pero la empresa lo que quiere es quedar bien, entonces son cargas urgentes que sabes que tienes que hacer. (Transcripción de entrevista grabada en audio al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

El flujo tenso se vuelve tan exigente que llega a arriesgar de manera brutal al trabajador, generando presión y estrés, tal como lo afirma Durand (2011: 59). En ocasiones, al hombre camión se le exige transportar cargas muy pesadas que pueden llegar a dañar su equipo, esto es muy perjudicial debido a que estos no pueden negarse si quieren obtener trabajo, por lo que muchas veces dañan su equipo por quedar bien con las empresas. Sin embargo, tomando en cuenta que los fletes son mal pagados, cuando se daña el equipo el hombre camión se enfrenta a serias dificultades, ya que no cuenta con capital para reparar su unidad, lo cual puede llevarlo a la quiebra o al estancamiento por un tiempo indefinido.

Por otro lado, en las grandes empresas de transporte el operador también tiene mucha presión en su trabajo debido a que en ocasiones existe un control muy estricto por parte de algunas empresas. Hay quienes cuentan con un control satelital que determina la ubicación de cada una de las unidades, lo cual permite un mejor control para el operador. Este control ayuda a las empresas a presionar más a sus trabajadores, quienes no tienen mucho tiempo libre para descansar o para comer sino que éste es muy corto y genera mucha presión. *Cayuco* nos cuenta su experiencia como asalariado en una empresa de transporte en donde el control y la presión era tan fuerte que no era posible realizar una planeación libremente del viaje, sino

que apenas si se contaba con un tiempo limitado para poder comer y asearse.

[...] la mayoría de las empresas ahorita para ellos el tiempo pus es dinero, un camión no puede parar más de una hora. Cuando yo trabajaba en la coca-cola, cuando yo me iba a parar a comer traíamos un sistema satelital en el cual tecleábamos, has de cuenta como en el celular mandabas un mensaje escrito que decías –paro para comer- y mandabas el mensaje e inmediatamente que ellos recibían el mensaje comenzaban a contar, el camión no podía estar una hora porque a los 59 minutos el camión mandaba una alerta que el camión estaba parado, no estaba en movimiento y automáticamente ellos te regresaban un mensaje, ya fuera al camión y si tu hacías caso omiso del mensaje te hablaban a tu celular –dale, el producto urge. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Esto tiene que ver con que la empresa debe de generar una imagen de confiabilidad en su servicio, lo cual la ayudará a mantenerse en el mercado. Si una empresa transportista cumple siempre con las entregas, siempre llega a tiempo y con la carga en buenas condiciones creara un servicio confiable y de calidad tal como señala Richkarday (1991). En este sentido, el flujo tenso genera que las empresas, en búsqueda de la competitividad, se vean obligadas a vender su servicio a bajos costos, lo que Durand (2011: 74) denomina implicación forzada a gastar su equipo de trabajo y arriesgar su propia vida, a pesar de que la remuneración por su trabajo no sea muy baja y que puedan fracasar en el intento, lo cual beneficia únicamente a las grandes empresas y a la industria.

3.5. Planeación del viaje y concepción del tiempo

Cuando a un operador se le destina un viaje, donde debe de entregar la carga a una hora específica, la empresa tiene que encargar el viaje al operador con un tiempo anticipado considerable. En la empresa THV los viajes son entregados a una hora específica, por lo que cada

operador calcula el tiempo que le llevará hacer la entrega. Sin embargo, en esta empresa los operadores son dueños de sus camiones y tienen un poco más de libertad de pedir los viajes con tiempo, cosa que no sucede en el caso de un operador asalariado. Este último tiene que realizar todas las actividades que la empresa en la que trabaje le indique.

En ese sentido, cuando el operador realiza un flete tiene que hacer una planeación del viaje, de manera que determine el tiempo que tiene para manejar, descansar, comer y demás necesidades de éste. Muchas de las veces la costumbre hace que no se requiera una planeación tan rígida, sino que cuando el operador ya ha recorrido una ruta determinada, conoce por experiencia la carretera y los lugares a su alrededor, es decir, se apropia de estos.

El operador sabe de ante mano que debe de entregar la carga a tiempo, de cuidarla y de no dañarla, además de ser precavido con el rendimiento del vehículo, sin embargo, cuando se encuentra en movimiento, el operador adquiere cierta libertad debido a que su patrón no está tan cerca de él ni existe alguien a su lado que lo esté checando. Si bien, el operador es consciente del tiempo que dispone y de la presión que provocan las entregas, tiene cierta libertad, por lo tanto, adquiere cierta autonomía en donde es libre de elegir sus paradas, el tiempo de manejo y de descanso. Aunque el tiempo de descanso sea mínimo, el operador lo sabe administrar para que no sea tan aprisionante ni estresante.

En ese sentido, una vez que se conoce el tiempo con el que cuenta, el operador deduce las paradas por hacer, las cuales son para comer, asearse, descansar y relajarse. Para ello, como ya dije, el operador conoce por experiencia los lugares más seguros y donde más a gusto se siente, lo cual ha identificado a lo largo de su experiencia en

la carretera²². Sin embargo, la jornada laboral del operador de tráiler implica que el trabajo sea realizado con la misma máquina y con la misma fuerza del trabajador pero en diferentes lugares a la vez, lo cual modifica las relaciones laborales y las mismas condiciones de trabajo.

La cuestión del tiempo en el trayecto se vuelve parte de una norma que el trabajador tiene que seguir, sin embargo, esa norma es adaptada al ritmo de cada trabajador de acuerdo a su necesidad de autonomía. En ese sentido, el operador juega con el tiempo y lo transforma de tal modo que, como lo afirma Crozier y Friedberg (1990), es capaz de jugar con las circunstancias de tal modo que pueda adaptarse a ellas y, en parte, cumplir con sus requerimientos, es decir, el hombre es capaz de calcular y manipular en función de las circunstancias y de los movimientos de otros. Por lo tanto, el tiempo se vuelve una de estas circunstancias a las cuales es necesario adaptarse, por lo que el operador modifica la cuestión del tiempo y la configura de manera que no se vuelva tan pesada ni estresante.

Si bien, el operador sabe que el tiempo es un factor importante a considerar en su trabajo y lo tiene presente a lo largo de un flete, de tal modo que éste es concebido en horas o en días debido a que así lo marcan las normas, el operador puede adaptarlo y darle otra concepción. Esto es, cuando se realiza un flete el operador determina el tiempo que tiene para realizarlo, así como el número de kilómetros que debe de recorrer, sin embargo, esta cuestión es transformada a medida que el operador define las paradas que debe de realizar, en donde concibe la distancia y el tiempo a partir de las paradas que realiza en determinados lugares. Como se señaló anteriormente, a través de la experiencia en la carretera el operador conoce los lugares que frecuenta para comer, asearse o distraerse, por lo que a medida que se familiariza con ciertos lugares los apropia y los convierte en un ambiente familiar. Por lo tanto, el operador mide el tiempo a través de

²² Por ahora no se mencionará más de estos lugares debido a que corresponden al siguiente apartado.

su visita de estos lugares, de tal modo que de saber a cuántos kilómetros se encuentra su destino, lo modifica en los lugares que frecuenta o en las cachimbas que concurre. Un ejemplo de ello es el comentario del Casco:

Bueno, por la experiencia que uno tiene planeas o haces planes al igual que tú tus tareas, tienes un horario de decir –de tal hora a tal hora tengo una materia-, así nosotros, planeamos el viaje y pues hasta ahorita me ha resultado. Dices tú – de aquí voy a trabajar cuatro, cinco horas, me voy a parar a comer, de aquí a aquí es una carretera mala, con lo cual me voy a cansar mucho, voy a llegar a tal lado y me voy a parar a distraerme un rato, ya conoces los lugares que te tratan bien y pues te desestresas más que nada, te desestresas y haces ameno tu viaje, pero sí, si llega el momento en el cual haces un, un... vaya planeas tu viaje. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Casco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

De este modo el operador es quien modifica la situación a partir de las normas establecidas, se adapta a ellas pero las modifica de tal manera que pueda soportarlas y cumplir con las exigencias del patrón o del contratista. Así es como el operador manipula y juega con la idea del flujo tenso propuesto por Durand (2011), en donde, si bien resulta estresante el esfuerzo por mantener el flujo de mercancías, el mismo operador lo adecua a su situación y lo reconfigura de acuerdo al espacio en donde se desarrolla que forma parte del mismo trabajo en curso. Casco nos habla de la forma en la que él concibe el tiempo y como lo manipula para que no sean tan estresante y pueda jugar con él:

Para mí ya es parte de, yo si no paso a un restaurant no me sabe el viaje, yo no lo disfruto, para mí ya es un rol de trabajo que, así como me programo para trabajar, de decir voy a manejar de tal a tal, no es porque diga yo –voy a manejar 100 km, voy a manejar 200 km-, sino que digo bueno –de aquí paso a Huichapan, de Huichapan me jalo hasta Actopan con Vicky, de Vicky me jalo hasta cenó con Carmen, de Carmen me paro hasta, no sé, hay muchas amigas que tengo y de ahí me jalo con el Hungaro, tengo una amiga ahí, del Hungaro me paro con

Maricarmen, de Maricarmen me jalo hasta las Vías, que les llaman las vías del amor y ahí tengo infinidad de amigas: Vero, Patricia, ya de ahí me jalo a Zayula con doña Tere y ya de con Doña Tere pus ya le doy hasta, no sé, ya si voy para allá abajo (hacia el sur del país), o sea esa es la programación que yo me doy, o sea no salgo a ciertos kilómetros de aquí pa'allá, más o menos ya sé qué es lo que voy a recorrer para llegar no tan estresado y pasar un rato más agradable. Pues ese es el programa que yo me doy. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Casco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Con esto, se puede observar la forma en cómo el operador concibe el tiempo en un trayecto, pareciera que se vuelve estresante y uno puede llegar a sorprenderse de la forma en cómo es posible soportar una jornada laboral tan extensa y pesada como la del operador de tráiler, sin embargo, con la aportación de Casco se entiende que, si bien, es un trabajo pesado, el operador tiene que buscar la manera de adaptarlo a sí mismo y reconfigurarlo, jugando con el tiempo y la presión para que no se convierta en algo estresante y desgaste al trabajador.

En ese sentido, las normas que existen en todo aparato productivo y que son dictadas por los directivos y quienes controlan la producción, pueden ser modificadas de acuerdo a la situación en la que se encuentre el trabajador a lo largo de su proceso de trabajo y en todas las interacciones sociales en las que participe. Estas normas definen la autonomía, que en este caso vendría siendo la de los trabajadores, la cual se opone a las reglas de control que utiliza el aparato al mando, de modo que ambas partes tienen la obligación de producir, asumiendo un compromiso productivo (Durand, 2011).

Por otro lado, no es que el operador se deshaga de las normas, ya que estas siempre estarán presentes a lo largo de su trabajo en curso. En el caso del tiempo, obligan a que el operador tenga que desarrollar una conciencia del tiempo, es decir, que tenga entendido que cuenta con determinado tiempo para hacer las entregas y no

puede escapar de ello, ante lo cual es necesario para el operador tener una ventaja sobre el tiempo. De esto nos habla el *Abuelo*:

[...] para hacer un buen viaje necesitas llevar el tiempo de sobra, no viajar con tiempo ya medido, puedes tener un contratiempo, llevas una cita y si la pierdes tienes que volver a reprogramar la cita, te va implicar tiempo, te va implicar gastos, tons todo eso tienes que ir tu checando y desde que están cargando tienes que checar la cita y la fecha más que nada de descarga para saber cómo vas a planear tu viaje y al mismo tiempo empezar a programar también tu regreso... tienes que venir con el tiempo doblado, si tu vienes operando y vienes tratando de operar lo más pronto posible, para qué, para que al paso de cuatro o cinco horas de recorrido tu puedes agarrar y hacer un intervalo de 15 min. 20, donde tú puedes bajar a estirar las piernas, puedes quizás hasta dormitar una hora y continuar tu marcha sin ningún problema, por qué, porque ya planeaste tu salida, ya planeaste tu viaje, de que dices llevo tanto de recorrido, a lo mejor no es mucho verdad pero quizás la mitad del tiempo doblado para poder hacer bien tu trabajo. (Transcripción de entrevista grabada en audio al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Esta ventaja sobre el tiempo permitirá tener más libertad de jugar con él, ya que cumple con las dos partes, por un lado logra entregar la carga en el tiempo indicado y por el otro se toman tiempos de descanso que puede utilizar de la forma en que le parezca más conveniente, ya sea para comer, asearse, desestresarse, platicar con amigos y amigas, etc. Pasemos ahora a hablar más de lleno en el trabajo en curso, de la dinámica de trabajo que se genera, de los lugares que se frecuentan en la carretera y de las estrategias que utiliza el operador para liberarse de la presión de su trabajo, de tal manera que juega con las normas, con la pesadez y con el estrés.

CAPÍTULO IV. EN LA CARRETERA LA VIDA ES MÁS SABROSA

4.1. Introducción

Un individuo que se inserta en la dinámica laboral del operador de tráiler tiene que desarrollar ciertas características que le permitan adaptarse a su medio laboral. El operador se ve obligado a soportar una dinámica de trabajo muy especial y específica, por lo que tiene que encontrar la forma de soportarla y de hacerla parte de su vida. Así, desarrolla una serie de estrategias para poder comunicarse, para evitar el estrés y soportar las largas jornadas. A lo largo de la carretera existe un sin fin de lugares en los que puede satisfacer sus necesidades, para alimentarse, para asearse, para arreglar las fallas del camión, para cargar combustible, tanto en gasolineras como *guachicoleras*.

Estos lugares son usualmente frecuentados para satisfacer necesidades del operador y del tráiler. Además, existen ciertos lugares donde el operador puede desestresarse, platicar con sus compañeros, amigos y amigas, estos lugares son conocidos como cachimbas, con las cuales el operador se familiariza y se generan ciertas relaciones sociales. Aquí es donde entra en mayor parte la cuestión del juego social, en donde el operador tiene ciertas reglas que debe de seguir, sin embargo es capaz de jugar con ellas y readaptarlas a su modo; con esto cumple con las reglas del juego de entregar la carga a tiempo, pero tiene autonomía propia de convertir el tiempo y readaptarlo durante el trabajo en curso.

El trabajo del operador de tráiler es una actividad que engloba, además de manejar, una serie de actividades ligadas a las necesidades del trabajo en curso. Esto es, cuando un operador realiza un viaje, tiene que recorrer cierta distancia, en el transcurso de la cual tiene que comer, ir al baño, descansar, tomar líquidos y comunicarse con otras personas. Estas actividades requieren de un lugar específico en la carretera para poder realizarse. Algunas de estas actividades que

satisfacen las necesidades del operador están ligadas con las actividades que tiene que realizar éste por necesidades del tráiler. Es decir, cuando el vehículo necesita combustible, el operador tiene que acudir a lugares específicos en la carretera para adquirirlo.

Entonces, en los lugares donde un operador acude para adquirir combustible, tiene que hacerlo en el transcurso de un viaje en la carretera, en este mismo lugar puede aprovechar para comer, lavar su tráiler o hacer alguna reparación. En ocasiones, el pararse en ciertos lugares un operador encuentra a algún conocido o amigo con quien puede compartir su tiempo dialogando sobre temas de interés.

En este capítulo se habla sobre estos lugares de esparcimiento, de convivencia y donde el operador desarrolla relaciones sociales como lo haría un trabajador con un trabajo de oficina, en una fábrica o taller, los cuales, a diferencia del operador, no tienen que desplazarse de un lugar a otro y tienen un horario fijo por lo que en su tiempo libre y en sus horas de descanso tienen distintas actividades recreativas como deportes, grupos sociales, reuniones con amigos y compañeros, entre otros. También se habla del gran número de estrategias de los operadores para responder al flujo tenso, a la presión de las entregas, a la inseguridad de las carreteras y al estrés de varias horas de trabajo al volante.

4.2. Principales puntos de reunión en la carretera: “las cachimbas”

En la carretera existe una gran cantidad de restaurantes los que ofrecen servicio a todos los viajeros. A estos lugares suelen acudir los operadores de tráiler, quienes después de varias horas de manejo, acostumbran pararse a satisfacer su hambre. En estos restaurantes se vende comida de diferentes tipos, distintos guisados de pollo, res y puerco. También es posible encontrar carne asada, mariscos y hasta animales exóticos como venado, serpiente, iguanas, gusanos de

magüey y otros insectos. En algunos restaurantes existe servicio de regaderas, el cual es utilizado por los operadores para asearse después de varias horas y hasta días de trabajo. Estos lugares son frecuentados por los operadores de tráiler, quienes encuentran a amigos y conocidos con los que dedican parte de su tiempo para platicar sobre su viaje actual y sobre alguna experiencia relevante que hayan tenido.

Otro lugar muy visitado por los operadores de tráiler son las llamadas “cachimbas”, las cuales aparentan ser restaurantes o fondas donde se vende comida, café, refrescos y algunos productos de limpieza personal como jabón, shampoo, rastrillos y cepillos. En otras también se vende ropa, estimulantes sexuales y diferentes artículos de interés para un operador como lámparas, vitaminas, gorras, etc. sin embargo, adentrándose en estos lugares y conociéndolos bien uno puede darse cuenta que no son lo que aparentan, las cachimbas van más allá de un simple restaurante o una fonda. Gracias a mis informantes pude conocer estos lugares y darme cuenta de lo que son en realidad.

Casco afirma que lo que diferencia a una cachimba de un restaurante familiar es que en una cachimba se venden pericos, es decir, un tipo de sustancia que sirve para matar el sueño y provocar alteraciones en el cuerpo para que se permanezca en un estado alterado e hiperactivo. Por otro lado, mi otro informante, *Cayuco*, afirma que las cachimbas son fondas o restaurantes disfrazados donde se vende todo tipo de droga, en algunas de estas cachimbas también se puede encontrar servicio de “table dance”, en donde participan trabajadoras contratadas por el dueño de la cachimba.

Pus mira, así de corazón que digas tú no pus me gusta un chingo pararme a las cachimbas pus no, pero si me llevo a parar digamos cuando venimos de allá de Monterrey, cuando me vengo con el Pantera me paro ahí, ya ves que ahí están las chicas malas de la variedad wey. (Transcripción de entrevista

grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Es común que en el transcurso del viaje, se paren los operadores en estos lugares a consumir café o alguna bebida, que es donde vacían el perico²³, sin embargo, también se puede tomar en ausencia de café. Con esto, no se pretende decir que las cachimbas sean establecimientos ilegales para consumir drogas o un tipo de venta clandestina. No todos los operadores consumen anfetaminas u otras sustancias, ni tampoco utilizan estos lugares con el único objetivo de consumirlas. Lo que se pretende dar a entender es que la función de estos lugares va mucho más allá, las cachimbas son lugares de encuentro entre los operadores, donde, además de adquirir productos, pueden platicar, descansar, ver “la variedad” como señala *Cayuco* en el comentario de arriba y divertirse después de varias horas de manejo.

Resulta difícil imaginar que en el transcurso de un día, un operador maneje 24 horas seguidas, sería muy complicado, causaría mucho estrés y otras enfermedades, además sería agotador. Por lo tanto, en el transcurso de un viaje, un operador tiene que descansar después de algunas horas de manejo, por lo que este tiempo de descanso lo utiliza platicando con sus amigos, descansando y tomando alguna bebida como café o refresco. Es entonces donde los lugares como las cachimbas adquieren importancia, ya que es el lugar específico donde un operador puede hacer todo lo antes descrito. Ante esto, es común que un operador desarrolle relaciones amistosas con los dueños y con los trabajadores de una cachimba, con sus colegas que las frecuentan, con quienes suelen jugar baraja o domino.

En las cachimbas, la mayoría de ellos platican sus experiencias en los últimos viajes que han realizado, sobre alguna dificultad o

²³ El perico es una sustancia utilizada por los operadores de tráiler como estrategia para ahuyentar el sueño, la cual es un tipo de anfetamina que se utiliza en pacientes con obesidad, de esto se hablará más a detalle a lo largo de este capítulo.

problema que tuvieron con el camión o con la carretera. También comparten anécdotas sobre alguna hazaña de manejo que hayan presenciado o sobre alguna maniobra difícil llevada a cabo. Así mismo, en sus conversaciones comparten experiencias sobre distintas sustancias que utilizan para no dormir y los efectos que les han causado. También charlan sobre el camión que manejan, sobre motores y tipos de transmisiones, así como de la forma en la que manejan. Cuando un operador entra a una cachimba y le hace plática a otro operador desconocido comparten experiencias vividas en las empresas para las que han trabajado y cuentan sobre sus compañeros, así como sobre del patrón que tenían y la forma en que los trataba.

Para algunos operadores el pararse en una cachimba es parte de su trabajo y señalan que el realizar un viaje sin pararse en una cachimba es como no haber salido de viaje, es decir, se vuelve parte de la misma dinámica de trabajo tal como lo señala Casco:

Para mí ya es parte de mi trabajo, pasar a comer o pasar a, mira es que depende si salgo en la noche pus sabes a qué lugares te puedes parar y qué lugares no, sales de día y sabes por dónde también, a base de los años pus te vas dando cuenta y de la experiencia que vas teniendo, dónde y dónde no puedes, dónde es seguro, entonces pus tratas de hacer amigas en los lugares que sean seguros para que sean seguras tus paradas ahí y no tengas ningún problema. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Casco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)²⁴

Otro aspecto importante es que un operador se familiariza con alguna cachimba, donde por lo regular después de largo tiempo de frecuentar un mismo lugar, le llega a tomar confianza y a hacer frecuente su visita, ya que conoce la comida, a las trabajadoras que por lo regular son mujeres y también sabe que puede encontrar a sus amigos y conocidos. Ante esto, Rodrigo Acuña (2010) señala que los choferes llegan a sentirse dueños de los lugares que frecuentan debido

²⁴ Al hablar de un lugar seguro se refiere a un lugar donde no haya muchos rateros, que mientras esté comiendo le puedan bajar el estéreo, los faros o alguna otra cosa de valor.

a que los visitan con frecuencia. Sin embargo, no es que se sientan dueños de estos lugares, sino que más bien se familiarizan con ellos debido a que, además de frecuentarlos, se generan relaciones amistosas con los y las trabajadoras y con los dueños. Además de que se vuelve un punto de encuentro entre compañeros y amigos, donde se reúnen para descansar, platicar, comer y tomar café. Casco señala que a través de la experiencia que se tiene en carretera las cachimbas hacen sentir a los trabajadores como en su casa debido al ambiente familiar que se genera dentro de ellas.

[...] los autobuses tienen sus paradores turísticos y tienen estancias, así nosotros para llegar y pararnos, si tienes sueño - que onda manita me despiertas a tales horas, ahí le echas un lente al carro-, no sé, ya saben qué es lo que te gusta de comer, qué es lo que no te gusta, igual y hacen que te sientas en casa. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Casco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

En ese sentido, las cachimbas son espacios de recreación que crean los mismos operadores en el sentido de que lo que las diferencia de un restaurante es la convivencia de los operadores, las relaciones que se tejen con las trabajadoras, las sustancias que toman²⁵ y las distintas formas para desestresarse como charlas, juegos de mesa y hasta servicios de *table-dace* como se mencionó anteriormente. En cuanto a las trabajadoras de las cachimbas son actores clave para entender las relaciones sociales y las estrategias de los operadores ante asaltos, cansancio y estrés, tal como lo describe Casco:

Amigas, si son mis amigas...pues es un complemento porque ellas si conocen realmente la vida de un tráilerero. Por ejemplo, a mi punto de vista creo que es como un doctor (las trabajadoras de las cachimbas), cuando tú vas y le dices un mal, de una u otra forma te da algo para que te cures ¿no?; entonces igual ellas saben que cuando tu llegas ahí, pues les dices -fíjate que vengo cansado, fíjate que vengo estresado- y agradecido pues uno con ellas porque te prestan el tiempo, la atención y si está

²⁵ En el siguiente apartado se hablará de estas sustancias más a detalle como estrategias ante las largas jornadas de trabajo.

dentro de lo que cabe si sean incompetentes para darte un consejo, vaya ya con que te escuche y muchas de las veces, ser escuchado te desahoga mucho y te desestresa, saben por dónde, saben qué es lo que realmente necesitas. Sales de ahí y sales tranquilo, a gusto, desestresado, ya con ganas de llegar a la casa. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Casco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

En ese sentido, las cachimbas son también estrategias que utilizan los operadores en entregas que tienen que seguir la dinámica del flujo tenso del que habla Durand (2011), sin ellas un operador no podría llegar a tiempo y el flujo tenso se rompería pues el operador difícilmente podría completar una entrega sin pasar a una cachimba, ya que las trabajadoras ayudan al desestres de los operadores, a alimentarlos y hasta a cuidar la carga y el tráiler mientras los operadores comen y duermen. Así, el flujo tenso genera una infinidad de implicaciones y de relaciones para poder mantenerse. A pesar de la normatividad de las empresas y de la presión de las entregas, los operadores tienen que desarrollar estrategias que les permitan readaptar estas normas y este estrés jugando con ellos y utilizando el tiempo libre en cada viaje para “cachimbear”, como ellos le denominan.

Además de las cachimbas existen pocos lugares en la carretera que los operadores pueden frecuentar, hacen falta más actividades y muchos más lugares que satisfagan las necesidades básicas de un operador y que existan más atracciones. Si bien, esto podría hacernos pensar que, al tener mayores distracciones y comodidades un operador podría descuidar su trabajo y holgazanear, lo cual es totalmente incierto, ya que el manejar durante muchas horas puede provocar mucho estrés y los operadores necesitan tener todas las comodidades que tiene un individuo sedentario. En ese sentido, es importante destacar el estigma que se crea a los operadores, en donde el pasar a una cachimba suele atribuirles el título de mujeriegos, drogadictos y holgazanes. A manera de respuesta, Casco nos habla de ese estigma y de cómo lo percibe él como operador.

[...] mucha gente que no saben realmente la vida de los trailereros, pues se crea un punto muy malo, como que muy depravado, no sé cómo –es trailerero, ¡ah! Dime algo de un trailerero, no pus es drogadicto, dime otra cosa de un trailerero, es mujeriego, es agresivo, es bueno mil cosas puedo decirte que dicen de un trailerero pero tú que eres ajeno completamente a esta vida, qué me puedes decir si muchas de las veces pagan justos por pecadores pero no todos son así, habemos muchas personas que después de probar tantas cosas malas pues borro la línea y a tu trabajo, bueno yo lo disfruto, yo he sido oído de muchos comentarios , -“te paraste en un restaurant, ¡ah fuiste a ver a tus putas”- tú qué me dices ¿son o no son? (Transcripción de entrevista grabada en audio a Casco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Esta pregunta que hace Casco nos dice mucho, pues profundizando en la dinámica de trabajo de los operadores es posible obtener una perspectiva distinta del estigma que se les tiene y no solo de ellos, sino de las trabajadoras de las cachimbas, a las cuales también se les estigmatiza. En este caso, Casco nos hace reflexionar sobre este estigma adentrándonos en su cotidianidad, permitiéndonos conocer su trabajo y dejándonos tener un acercamiento con su realidad. La pregunta que hace sobre si “son o no son”, al referirse a las trabajadoras de las cachimbas y a los mismos operadores, hace reflexionar que dentro del mismo flujo se crean estrategias para jugar con la presión de las entregas en donde no solo intervienen los trabajadores de las fábricas, sino los operadores y las mismas trabajadoras de las cachimbas. En ese sentido el flujo tenso tiene tales repercusiones, Durand (2011: 60) señala que es frágil en el sentido de las tensiones que genera, sin embargo, para mantenerlo es necesario de una larga cadena de individuos con distintas tareas en particular.

4.3. Estrategias que utiliza un operador para “soportar la madriza”

A lo largo de la investigación de campo pude comprender muchas cosas que la gente “no conocedora de la vida del operador” suele decir. Se dice que los operadores son drogadictos y por lo regular no

se les puede tener confianza, tal como señala Goffman (2006), adquieren un atributo negativo. Sin embargo, no todos lo son, y quienes consumen estas sustancias, no lo hacen con la intención de provocar un estado alterado de su comportamiento o de sus sentidos, sino que es una estrategia que se ven obligados a desarrollar para sobrevivir dentro del trabajo como operador y para responder al flujo, la cual les permite permanecer dentro del juego y hasta salvar su vida ahuyentándoles el sueño.

Con lo dicho anteriormente y con lo que diré a continuación no trataré de justificar a los operadores que consuman distintas sustancias en el transcurso de sus horas de trabajo, sino que explicaré el uso de ellas a partir de lo hablado y observado en el periodo del trabajo de campo, realizando un análisis que permita tener una visión más allá del estigma. Además de que, para este caso, estas sustancias son entendidas como estrategias para no quedarse dormido durante un viaje, lo cual puede salvar su vida aunque también tienen estragos en el organismo. En esta parte se cuestiona el papel de las empresas de transporte y de toda la logística de producción, las cuales tienen cierta influencia para que el operador desarrolle estrategias como el consumir ciertas sustancias.

Primeramente, antes de continuar quiero dejar bien claro los siguientes puntos:

- No todos los operadores consumen sustancias o “drogas” para ahuyentar el sueño y con lo dado a conocer sobre algunos de los miembros de la empresa THV se puede comprobar esta afirmación.
- No todos los operadores consumen “drogas” con la intención de alterar su organismo, sino que es una estrategia que les permite soportar las jornadas de trabajo que una empresa transportista requiere.

Las sustancias que un operador consume en su medio laboral son bastantes y difíciles de dar a conocer en su totalidad, ya que el uso de cada una depende del operador. El café es una bebida que la mayoría de los operadores consume, sin embargo también es utilizada por quienes no son operadores. Además, el café provoca diferentes reacciones en cada organismo, a algunas personas les ahuyenta el sueño y a otras se los provoca; a otras más les produce alteraciones nerviosas o simplemente el consumo de éste se debe al simple gusto por la bebida. Quienes utilizan el café como un auxiliar para ahuyentar el sueño, suelen acompañarlo con una “Coca-cola”, sin embargo, el café cumple una función de bebida ritual, ya que es consumido en pláticas y reuniones de operadores. Es muy común encontrar a los operadores dentro de las cachimbas platicando mientras toman café, en ocasiones suele ser un pretexto para juntarse a platicar en los lugares frecuentes.

Otra bebida muy común utilizada por los operadores para ahuyentar el sueño es el “Huatou”, una bebida hecha a base de extractos de raíces de plantas chinas, su olor y sabor es parecido al del tequila. Se vende en una botella etiquetada con letras chinas y la sustancia es de color café semejante a un refresco de manzana.

Existen algunas anfetaminas que son utilizadas para ayudar a controlar el sueño y también para estar más alerta, su consumo se puede mezclar con café o refresco (Coca-cola). Estas cápsulas son conocidas por los operadores como “pericos”, “pócimas”, “pingas”, “puchumamas”, “chorchos”, etc. Son sustancias anoréxicas utilizadas en el tratamiento de la obesidad, cuyas principales sustancias activas son el clobenzorex y orlistat²⁶. Los efectos de estos medicamentos son estimulaciones del sistema nervioso central y un aumento transitorio en la presión sanguínea. Si éstos son tomados durante la noche puede provocar nerviosismo e insomnio y por lo regular deben de estar

²⁶Véase el sitio web: <http://www.medicamentos.com.mx/DocHTML/15391.htm>

controlados por un médico con experiencia en tratamientos de obesidad. Las reacciones adversas más comunes son reacciones psicóticas, depresión, nerviosismo, agitación, trastornos del sueño y vértigo²⁷. Cuando se utilizan estos medicamentos por larga duración, es decir, por más de tres meses y más de dos cápsulas diarias, los efectos de reducción de peso podrían ser alterados y no servir de nada.

Existen muchas drogas ilegales que algunos operadores consumen que pueden ayudar a alterar el sistema nervioso y provocar insomnio, sin embargo, el uso de éstas también se le atribuye a preferencias del operador. Existen ciertos hábitos, costumbres y atracciones personales de cada individuo que influyen en las preferencias de consumo. Algunas de estas drogas más comunes son la marihuana y cocaína.

Encontramos también otras sustancias utilizadas por los operadores como un auxiliar para llevar a cabo mejor su trabajo. Una de ellas es la Tiamina, la cual es una vitamina del complejo B conocida también como Vitamina B1, es soluble en agua y está presente en muchos alimentos como las legumbres, cereales, leguminosas, levaduras, etc.²⁸ Esta vitamina es utilizada por algunos operadores de tráiler para que mejore su estado de alerta, tengan mejor desarrollados sus sentidos y para mejorar el funcionamiento del sistema nervioso. El *Abuelo* señala que el uso de estas sustancias es necesario, pues “o se las toman o se matan”.

Las empresas transportistas sabemos que si nos dicen –está carga va urgente, tiene que llegar a tal horario, a mi no interesa lo que te metes o lo que hagas pero tu llegas a este horario- y tienes que llegar. Entonces muchas veces tienes que recurrir a ese tipo de actos, de tomarme algo para no dormir y poder manejar toda la noche; tú sabes que como ser humano te vas a dormir, te va a dar sueño, nadie es un robot que diga aguanto tres noches sin dormir pues no, todo es, tienes que tener cierto

²⁷ Véase el sitio web: <http://www.medicamentos.com.mx/DocHTML/15391.htm>

²⁸ Véase el sitio web: <http://www.medicamentos.com.mx/DocHTML/15391.htm>

tipo de actividades, me tomo o me duermo o me mato porque no vas a aguantar. Entonces por eso te digo de que hay muchas cosas que a lo mejor tú ni estás de acuerdo pero si yo no llego con la carga voy a tener problemas. (Transcripción de entrevista grabada en audio al Abuelo, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Como se dijo anteriormente, cada operador desarrolla ciertas estrategias para ahuyentar el sueño y para permanecer más alerta que tienen que ver con las preferencias, las necesidades y condiciones de cada operador. Estas estrategias son variadas y cada individuo las desarrolla como desee, muchos operadores optan por escuchar música en alto volumen, otros cantan y otros más platican con sus compañeros por el radio de banda civil como es el caso de *Cayuco* y *Casco*. Un ejemplo de la variedad de estrategias es el caso de Cayuco, quien utilizaba abundante picante para ahuyentar el sueño, sin embargo, le fue perjudicial y terminó enfermándose de gastritis.

Si bien, el uso de estas sustancias permite ahuyentar el sueño en los traslados y evitar los accidentes, resulta perjudicial para el organismo del operador, ya que altera su sistema nervioso y puede terminar dañándolo. Sin embargo, los operadores hacen uso de estas sustancias en ocasiones en las que la carga va tan caliente, es decir, tiene que llegar muy rápido que no permite dormir ni comer porque se puede vencer la cita de entrega. Ante esto, el consumo de anfetaminas o de picante y otras estrategias resulta fundamental para cumplir con las entregas y con el flujo tenso, que en términos del *justo a tiempo* implica entregar la carga en el tiempo indicado. En ese sentido Cayuco nos comparte una de sus experiencias y una de sus estrategias:

Habían veces que pus si, el ser humano está capacitado para trabajar de día y dormir de noche pero cuando tu ya traes ciertas horas de trabajo da lo mismo que sea de día o que sea de noche. Yo habían veces que me paraba a dormir, ponía mi despertador con el teléfono celular y me dormía luego hasta veinte minutos nada más, namas imagínate qué tanto podía descansar en 20 minutos y yo no me drogaba, yo fíjate que sabes que era lo que hacía, en las esas (INAUDIBLE) de las gelatinas ya ves que te venden vasitos pequeñitos, ahí echaba

chiles habaneros con limón y sal para que no se echaran a perder y, has de cuenta cuando ya iba yo bien jodido, agarraba y me echaba un pedacito de chile en la boca y has de cuenta que con el puro jugo que soltaban, nombre me daba una pinche enchilada y me ponía al tiro, pero no te creas que ya cuando iba ya de a tiro bien jodido pero hasta los masticaba como chicles mi chavo, para poder aguantar la madriza. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

“Aguantar la madriza”, como señala *Cayuco* implica no dormir, consumir distintas sustancias, manejar por varias horas de trabajo sin descanso y en altas velocidades, lo cual puede producir accidentes. En ese sentido, el flujo tenso es tan frágil que, si bien obliga a los operadores a ciertas prácticas, también se puede romper muy fácilmente, ya que si el operador maneja en velocidades excesivas existe también la incertidumbre de que se rompa el flujo cuando se produce un accidente, lo cual es muy común en los últimos años como se mostró anteriormente. Entonces la idea del flujo tenso hace que los operadores recurran al uso de sustancias perjudiciales y arriesgar su vida por llegar a tiempo.

Ante estas circunstancias las empresas son parte de y todas las estrategias son las que permiten su éxito en el mercado; esto para el caso de las grandes empresas transportistas porque para el de los hombres camión resulta un arma de doble filo, ya que arriesgan su equipo y su propia vida. Para las grandes empresas transportistas no es importante el trabajador, lo que les importa es que su mercancía llegue a tiempo, sin embargo si les repercute pues en un accidente también se ven afectadas. En ese sentido, Crozier y Friedberg (1990) señalan que las estrategias funcionan como mecanismos inconscientes para modificar las reglas de una parte determinada, así se produce un juego social y se mantienen los objetivos de la empresa o patrón, al mismo tiempo que el operador obtiene autonomía en el proceso de trabajo. Cayuco señala que las empresas no se preocupan tanto por los operadores:

Pus mira, ahora supuestamente te marcan las empresas que no, que no te debes de drogar y que esto y que lo otro pero pues ellos mismos mi chavo, ellos mismos te ponen en medio para que tu lo hagas y, has de cuenta que, por decirlo así, pus se hacen de la vista gorda, se hacen de la vista gorda que no te ven que vienes drogado ni nada, por qué, porque ellos lo que ocupan es la continuidad, para qué, para que estés generando dinero. Entonces para una empresa pus realmente así que digas tú no pus me importa el operador, no, la verdad no. (Transcripción de entrevista grabada en audio a Cayuco, integrante de la empresa Transportes Hermanos Valdés, 2012)

Otro punto importante que arroja esta investigación es que las grandes empresas de transporte tienen controles en sus operadores realizando antidoping para detectar a los trabajadores que hacen uso de sustancias que alteren el organismo. Sin embargo, estas políticas no siempre se aplican, además de que no siempre se ponen sanciones a los operadores debido a que las mismas empresas saben que si un operador no consume ninguna sustancia en el camino, puede llegar a ocasionar accidentes al quedarse dormido y su carga no llegará a tiempo, lo cual provoca pérdidas para la empresa. De manera que el hecho de realizar el antidoping es una de las muchas políticas de las empresas pero no hacen más que ocultar y hacer una simulación, lo cual responde al juego social de tal modo que puedan mantener el flujo y quedar bien con el cliente.

En ese sentido, el juego provoca un placer en los individuos como participantes del mismo, de manera que se sienten satisfechos con su trabajo a pesar de las presiones de las entregas, del peligro de sufrir accidentes, de las largas jornadas tras el volante, de los bajos salarios para los operadores y de las pocas ganancias para los hombres camión. Ante esto, las estrategias como las cachimbas, los pericos y muchas otras adquieren importancia, ya que a través de ellas el operador puede permanecer en su trabajo contribuyendo al flujo de mercancía y generando su propia autonomía y una regulación específica.

4.4. Formas de comunicación

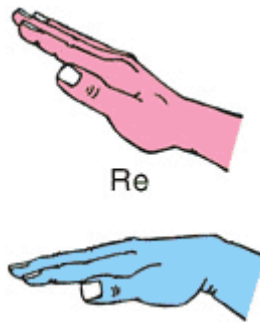
Los operadores de tráiler tienen distintas maneras de comunicarse en la carretera, las cuales son muy particulares de éstos considerando que la mayor parte de su tiempo viven en la carretera. Cualquiera que hable sobre un operador de tráiler y que no tenga el más mínimo conocimiento sobre la labor de éste y sobre su modo de vida, podría pensar que un operador no se comunica con sus compañeros en la carretera y que desde que arranca de su lugar de origen hasta que llega a su destino no realiza ninguna actividad más que manejar. Sin embargo, adentrándose en la vida de los operadores y compartiendo sus actividades cotidianas uno puede darse cuenta que no es así, que un operador realiza muchas paradas de distracción en el transcurso de sus viajes y que tiene muchas maneras de comunicarse con sus compañeros. En el transcurso de un viaje un operador se mantiene en contacto con sus compañeros ya sea arriba del carro o en los lugares de descanso que son concurridos.

a) Por medio de la corneta

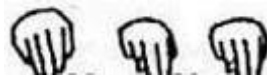
Un operador, al encontrar a un compañero en la carretera se saludan y se hacen señas. Utilizan el sonido de la corneta del camión como una forma de decir hola o adiós, también para hacer un llamado a otro operador atrayendo su atención.

b) Por señas

Si un operador viene manejando del lado contrario de su compañero, es decir, de frente hacia él, le puede hacer distintas señas para informarle de alguna situación para que se prevenga y baje la velocidad. Con la palma de la mano del operador extendida hacia el frente realiza un movimiento hacia abajo como si estuviera golpeando el tablero del tráiler. Esto lo hace para indicar a su compañero que reduzca la velocidad ante un accidente o ante la presencia de la policía federal. Ejemplo:



Otro tipo de señal es el realizado con la misma mano derecha utilizando dos o cuatro dedos haciendo un movimiento hacia abajo, simulando un golpeo, lo cual indica que la policía federal se encuentra cerca. Ejemplo:



Existe otra seña más que se utiliza de la siguiente manera: la misma mano con el dedo índice y con el medio realizando un movimiento hacia atrás del lado izquierdo del operador. Esta última seña es para indicar que hay un accidente próximo y puede ser alternada con la primera señal para indicar que reduzca la velocidad. Ejemplo:



c) Por radio de banda civil (civi)

Existe una forma más para comunicarse dentro del mismo vehículo, la cual se lleva a cabo por un radio de banda civil o radio-transistor, mejor conocido como “civi”. Este radio es usado por los operadores para comunicarse con sus compañeros en la carretera, con el cual piden o dan informes sobre carreteras desconocidas o peligrosas, sobre las condiciones climáticas de los lugares de paso; informan también sobre accidentes o sobre la presencia de la policía federal próxima. Así mismo, es empleado para ponerse de acuerdo entre operadores para verse en algún restaurante y comer juntos o tomar café, también para tener conversaciones sobre su estado, el de la carga o el de su camión.

Existe un canal de encuentro, el canal 5, donde pasan las señales de alerta y de tráfico que es escuchado por los operadores que cuenten con civi para informarse de la carretera por la que circulan.



Imagen 8. Radio de banda civil (Fotografía tomada por Manuel Vargas)

d) Por luces

Del mismo modo, los operadores utilizan las luces del tráiler para comunicarse, también empleada por automovilistas. Un cambio de luces, de altas a bajas, puede significar varias cosas. Es usado como saludo ante la presencia de un conocido o amigo, también se emplea para que sean vistos por el operador de otro vehículo próximo al cual se le quiere dar un aviso. Otro uso que se le da a este cambio de luces es para indicar en un rebase que ya ha pasado el vehículo rebasado, es decir, para indicar que ya es posible reincorporarse a su carril. Las luces de las direccionales se emplean para ceder el paso a vehículos con mayor velocidad y menor peso, lo cual hace ver al conductor que la carretera está libre y es posible rebasar.

e) Por claves

Las formas de comunicación entre operadores de tráiler son por teléfono o en pláticas cara a cara. Más que una forma de comunicación, son claves que crean un “lenguaje camuflado” en las

conversaciones de los operadores. Estas claves son utilizadas por el cívico o en pláticas en persona, las cuales suplantando algunas palabras que pueden ser escuchadas por la policía federal o por cualquier persona, además de que conforman parte de la identidad de los operadores. En ocasiones cuando se viaja con un acompañante o con su familia, el operador hace uso de estas claves que son códigos entre compañeros y amigos. A continuación se muestran algunas claves con sus significados y las formas en las que se utilizan.

- 10-12: Acompañante. Ejemplo: “¿y tú 10-12?”
- 10-28: Cómo te dicen.
- 10-36: la hora. Ejemplo: “dame tu 10-36” o “Cuál es tu 10-36”
- 20 destínales: para dónde vas. Ejemplo: “dame tus 20 destínales”.
- 20 positivos: dónde estás. Ejemplo: “dame tus 20 positivos”.
- 8 ½: indica que estás en casa con toda tu familia. Ejemplo: “estoy en el 8½”.
- 4c: Federal, también conocido como señor de los ojos azules u oso.
- 85: Casa. Ejemplo: “estoy en el 85”.
- 400: Destino final. Ejemplo: “Cuál es tu 400”, “Estoy en el 400”.
- 400 laboral. Lugar donde trabajas.
- 31: Esposa. Ejemplo: “vengo con mi 31”.
- 54: Animal sobre la carretera. Ejemplo: “cuidado, hay un 54 en el kilómetro 5”.
- 57: Carretera. Ejemplo: “laborar la 57”.

Este tipo de comunicación forman parte de las estrategias de los operadores para evitar accidentes, para omitir señales de auxilio, para comunicar un aviso o ponerse de acuerdo para “cachimbear”, para estar alertas ante una posible extorción de la policía federal o ante algún asalto.

4.5. Saberes y prácticas al volante.

Durante el periodo de trabajo de campo y gracias a las charlas y a la convivencia con los informantes fue como observamos su modo de vida, a demás de recaudar los datos necesarios para proponer que los operadores desarrollan determinadas estrategias para responder a las exigencias del flujo de mercancía a partir de un juego social. Estas estrategias conforman un conjunto de saberes y prácticas de los operadores que producen una identidad.

El operador de tráiler como un ser biológico tiene que pasar por un periodo de adaptación hacia su medio ambiente para poder sobrevivir. Del mismo modo, tiene que generar una convivencia con su medio geográfico y social, convivencia que se convierte en la clave de su supervivencia. Por lo tanto, un individuo que se inserta en la dinámica laboral del operador de tráiler tiene que desarrollar ciertas características que le permitan adaptarse a su medio laboral.

El operador se ve obligado a soportar una dinámica de trabajo muy especial y específica, por lo que tiene que encontrar la forma de soportarla y de hacerla parte de su vida. Como ya se explicó anteriormente, la jornada de trabajo de un operador de tráiler no es específica ni cumple con las horas reglamentarias de un trabajador. Cuando a un operador se le asigna realizar un flete, es consciente de que la carga debe ser entregada a una hora específica y ésta debe de encontrarse en buenas condiciones. Por lo tanto, el operador tiene que arreglárselas para poder realizar esta labor; planea su viaje, estableciendo el número de horas que va a trabajar, el tiempo en el que va a descansar, a comer y a asearse. Todo esto tiene que establecerlo el operador, es decir, debe de desarrollar un conocimiento de los lugares en la carretera para concebir cuáles de éstos son seguros y cuáles no, dónde se vende buena comida, dónde encontrar agua caliente y lugares limpios.

Del mismo modo, tiene que planificar y asegurar que su vehículo se encuentre en buenas condiciones para que no tenga ningún problema con la carga, lo cual requiere un buen conocimiento de su misma unidad o tráiler. Un operador debe conocer el rendimiento de su tráiler en cuanto a combustible, tiene que saber cuando su camión se encuentra en buenas condiciones de trabajar y cuando no, así como de tener un conocimiento sobre lo que se tiene que hacer cuando su camión presente alguna falla o descompostura.

Todo operador desarrolla un conocimiento de rutas y carreteras, cuando debe de entregar una carga tiene que conocer la ruta que debe de seguir para llegar a su destino. Algunas carreteras son peligrosas y el operador las conoce y sabe en qué lugar lo pueden asaltar, por lo que desarrolla estrategias para evitar un asalto o un robo. Para proteger su camión puede contar con un bate de beisbol detrás de su asiento para defenderse de algún ladrón como en el caso de *Casco*. Tiene que permanecer alerta vigilando siempre por los retrovisores y no dejando sola su unidad a menos de que la cierre y la asegure perfectamente.

Existe una estrategia que sirve como protección, en la cual participan varios operadores y sus tráilers, el llamado "conboy". Esta estrategia consiste en la organización de varios operadores para manejar juntos, uno detrás del otro utilizando el radio para comunicarse. Desde un determinado punto de reunión, varios operadores con el mismo destino de entrega se arrancan juntos, dependiendo del orden en el que fueron cargados será como se determina el orden en que se acomoda la formación de los tráilers. Cuando esto sucede, los operadores manejan a una velocidad similar y se acompañan durante todo el viaje, parándose en los mismos lugares, lo cual tiene la función de seguridad y protección, además de que pueden platicar y convivir juntos durante todo el viaje.

En cuanto a su organismo, un operador tiene que estar preparado para soportar diferentes climas en cada lugar que visita, por lo que algunos operadores instalan un sistema de aire acondicionado o un ventilador en la cabina de su tráiler, manteniéndolo fresco en los lugares muy calurosos y a permanecer caliente en los lugares con temperaturas muy bajas. También tiene que acostumbrarse a comer diferente tipo de comida, además de que tiene que tratar y relacionarse con mucha gente

Del mismo modo, un operador desarrolla un estado de alerta mucho más ágil, sus reflejos se hacen más rápidos y poco a poco va desarrollando una vista periférica que le permite ver con sumo detalle todo lo que ocurre a través del parabrisas de su camión. Esto le permite responder rápidamente ante cualquier alteración de otro vehículo o ante la presencia de un federal de caminos. Así mismo, la mayoría de los operadores cuenta con un radio de banda civil para mantenerse comunicado con otros operadores, para estar informado del estado de la carretera o pedir ayuda en caso de alguna circunstancia urgente.

Debido al tiempo que trabaja de noche, el operador tiene que encontrar la forma de ahuyentar el sueño por un tiempo. Cuando la carga tiene que ser entregada en una hora específica, el operador sabe que si cuenta con el tiempo suficiente para dormir debe de hacerlo porque no puede poner en riesgo su vida y la de los demás al quedarse dormido. Por lo tanto, el operador desarrolla ciertas capacidades que le permiten evitar un poco el sueño cuando sea necesario, pues por el tiempo con el que cuenta para realizar las entregas tiene que buscar la forma de llegar siempre a tiempo. Ante esto, las estrategias que un operador desarrolla para ahuyentar el sueño son variadas, ya sea que tome alguna sustancia que le ayude como anfetaminas, café, refresco, picante o simplemente que escuche música en alto volumen, platique con su compañero de viaje o con algún otro operador por medio del radio.

Al alejarse de su vida de sedentario y dejar de ver a su familia y amigos, el operador tiene que buscar la manera de conseguir algún tipo de reemplazo permanente, por lo que suele hacer amigos que pueda encontrar en su trabajo. Un operador entabla relaciones amistosas con otros operadores y con trabajadoras de los lugares que frecuenta en la carretera. Las cachimbas son una forma de reemplazar los lugares donde un individuo sedentario frecuenta para divertirse, distraerse, relajarse y platicar; por lo que un operador se llega a familiarizar con estos lugares.

El aspecto religioso también tiene que ser insertado al medio laboral del operador, ya que, en su tráiler coloca ciertas imágenes religiosas y simbólicas que le permiten mantenerse en contacto con sus divinidades y sentirlas cerca de él. Del mismo modo que sirven como una forma de sentirse seguro y protegido.

Todos los saberes y prácticas mencionados anteriormente son parte de la representación de un operador que se va conformando a lo largo de su experiencia en la carretera, del vínculo con su tráiler, al establecer relaciones sociales y al familiarizarse con lugares como las cachimbas. Detrás del estigma y de las presiones provocadas por la lógica productiva, existe todo un universo cultural que no se ha tomado en cuenta pero que es necesario hacerlo para explicar y dar solución a muchas de las problemáticas que existen en el autotransporte de carga en México.

CONCLUSIONES

Al inicio de la tesis hablamos del estigma que recae sobre los operadores al atribuirles la responsabilidad en la mayoría de los accidentes de carretera. Sin embargo, el análisis que desarrollamos sobre la lógica productiva que opera en el transporte de carga y los testimonios de los informantes nos proporciona otra perspectiva de las condiciones de trabajo, las relaciones sociales y los estilos de vida de los operadores.

Al respecto, uno de los informantes, el Casco, reflexiona sobre el estigma que se tiene hacia los operadores, cuestionando el hecho de que no se conozca la situación laboral de los operadores ni los riesgos o situaciones que se enfrentan en la carretera. Al final, todos los testimonios de los informantes nos invitan a cuestionarnos sobre esta estigmatización y a reflexionar sobre la situación laboral de los operadores a fin de obtener una perspectiva mucho más crítica.

En esta investigación analizamos que “detrás” de la presión por mantener una lógica productiva existen estrategias que desarrolla el operador al jugar con las normas de producción que configuran su dinámica de trabajo. En este sentido, la tesis demuestra que los operadores tienen que “guachicoleársela” para mantenerse en el mercado y poder competir. El “tener que guachicoleársela” implica desarrollar estrategias que permitan responder a las presiones de una lógica productiva, algunas de las cuales tienen riesgos para la salud del operador, para su equipo y para la empresa. Así, se puede decir que estas prácticas a veces son ilegales pero necesarias para poder competir en el mercado y lograr que el flujo de la producción no se rompa.

Con esta tesis se ha observado que las empresas de hombre camión se encuentran en gran desventaja frente a las grandes líneas de transporte, ya que las primeras no cuentan con mucho capital ni con gran cantidad de equipo, además de que las condiciones para obtener

los fletes son muy distintas. Para el hombre camión no hay seguridad de obtener ganancias pues los pagos por los fletes son muy retardados, además de son muy baratos en relación al costo de los viáticos. Como se ha mostrado, estas pequeñas empresas compiten por los fletes con desventaja y tienden a abaratar sus costos debido a una competencia injusta. En esta competencia una empresa con gran número de camiones y con una buena posición en el mercado puede abaratar los costos debido a que tiene asegurada su carga en distintas partes del país.

En ese sentido, el hombre camión tiene que competir con estas empresas y tratar de sobrevivir a través de relaciones con varios de sus compañeros o amigos, además de recurrir a créditos en el banco o deshacerse de sus propiedades. Todo ello con el fin de obtener ingresos para poder trabajar, es decir, tener cierto capital para realizar fletes mientras reciben los pagos, ya que la mayoría de los pagos siempre se retrasan hasta dos meses. Así, para un hombre camión es difícil mantenerse pues no puede invertir en más unidades de transporte debido a que necesita contar con capital para poder trabajar.

Esta tesis ha mostrado que el flujo tenso tiene varias implicaciones en todo el aparato productivo, desde la manufactura del producto hasta su traslado; tal como señala Durand (2011), el flujo es muy frágil e implica una gran cadena de sujetos que intervienen para asegurar que éste no se rompa. Así, además de los operadores, también se encuentra la familia y hasta las trabajadoras de las cachimbas. En el caso de estas últimas, su papel es fundamental pues son las encargadas de asegurarse que el operador se sienta en condiciones de manejar y ayudan a reducir su estrés, el cansancio y el hambre.

Los testimonios de los informantes permiten darnos cuenta del gusto y satisfacción que éstos tiene sobre su trabajo, pues, como se ha podido comprobar, el trabajador afirma sentirse a gusto con su trabajo a pesar de que sus actividades sean muy pesadas y que tenga que

realizar largas jornadas de trabajo sin regresar a su casa, que duerma muy poco y que se exponga a los riesgos de un accidente. Como se ha señalado, “viajar mucho” les proporciona un sentimiento de libertad y de autonomía, ya que el operador es capaz de convertir la presión y el estrés en algo satisfactorio, de manera que si se encuentra cansado después de haber manejado mucho tiempo sin parar, se detiene en una cachimba para despejarse con sus amigas y amigos, que después le permitirá continuar su trayecto.

Así mismo, otro de los aspectos que se obtuvo fue que el convivir tanto tiempo con el tráiler se vuelve parte del operador, por lo que difícilmente se concibe trabajando en otra cosa pues es un trabajo que apropia al individuo a tal grado de sentirse identificado. La relación y el vínculo que existe entre el operador y el tráiler dotan de una identidad que se expresa como una fusión entre ambos, es decir, entre el trabajador y la máquina. La complejidad y entramado de relaciones es amplia y engloba aspectos simbólicos tales como el tiempo que pasan los operadores en la carretera y en el taller, la recurrencia y familiaridad de las cachimbas, la convivencia con sus compañeros y con las trabajadoras de las cachimbas, su comunicación, sus códigos, entre otros. Todo esto es lo que conforma la identidad del operador de tráiler y va más allá de un trabajo al convertirse en un estilo de vida y en toda una “cultura al volante”.

También, esta investigación muestra que el tema es complejo y que es necesario considerar los diferentes elementos que intervienen en la configuración del trabajo del operador. Por ejemplo, la falta de una regulación en las tarifas de los fletes y del combustible crea desventajas en los hombre camión frente a las grandes empresas; de igual forma, las relaciones con los contratistas no son las mismas, ni tienen las mismas condiciones.

Podríamos concluir en la necesidad de una regulación del transporte más sólida y en el desarrollo de políticas públicas para el sector transporte que mejore las condiciones de los operadores y de

las empresas hombre camión. Ante esto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) y otras instancias relacionadas en el tema deben buscar una solución las situaciones que ponen en riesgo al operador, a la empresa y a las familias que dependen económicamente del ingreso de los operadores y de los hombre camión.

Las grandes empresas de transporte tienen que poner atención en el desgaste que tienen sus operadores con el fin de cumplir con las normas que éstas marcan. Además, las organizaciones sindicales y principalmente los mismos operadores deben de exigir mejores condiciones de trabajo donde existan turnos rotativos y con horas de descanso obligadas.

Si bien, varios temas no fueron abordados a gran escala porque no eran el objetivo primordial de esta tesis, aún quedan abiertos a nuevas aportaciones que permitan construir un análisis más profundo y con una utilidad práctica. Uno de ellos es el tema de los movimientos de los operadores y los paros nacionales como protesta, en donde se ha expresado la inconformidad de muchos hombre camión. Otro aspecto que se consideró pero que es necesario profundizar más es en la economía y en el entramado de relaciones sociales que se crean en la carretera, especialmente en las cachimbas. Del mismo modo, habría que seguir abundando en las distintas instancias, tanto gubernamentales como no gubernamentales, tales como la SCT, CANACAR, CONATRAM²⁹ y el Instituto Mexicano del Transporte, así como organizaciones civiles tales como Alianza Flotillera, AMOTAC, etc. Esto con la idea de tener una visión más amplia del papel que desarrollan y buscar una solución a los conflictos que existen en el sector del autotransporte de carga.

²⁹ Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos.

BIBLIOGRAFÍA

- A. López, G. (2003). Estudio de la empresa familiar en Rosario Una aproximación etnográfica. (U. d. Latinoamericano, Ed.) *Invenio* , 6 (11), 91-100.
- Acuña García, R. (2010). Representaciones sociales dentro de la identidad laboral de los choferes de tráiler de la empresa de transportes de carga Saltillo Monterrey, S.A. de C.V. En R. Acuña García. Querétaro.
- Alarcón, J. E., & Bartolo, H. I. (2006). Desde las decisiones: La empresa de autotransporte de carga y sus procesos de negocio. Querétaro, Querétaro, México.
- Burawoy, M. (1979). En M. Burawoy, *Manufacturing Consent. Changes in the Labor Process under Monopoly Capitalism*. Chicago-Londres: The University of Chicago Press.
- Chao, M. M. (Inedito). Areas funcionales de la empresa. Guanajuato, México.
- Colunga Cuevas, A. C., Mayoral Grajeda, E. F., Villegas Villegas, N., & Mendoza, D. A. (2010). Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales (2009). San Fandila, Querétaro, México.
- Coriat, B. (1993). *El taller y el cronómetro: ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa*. Siglo XXI de España.
- Crozier, M., & Friedberg, E. (1990). Las restricciones de la acción colectiva. En M. y. Crozier, *El actor y el sistema*. México: 1990.
- Crozier, M., & Friedberg, E. (1990). Las restricciones de la acción colectiva. En M. y. Crozier, *El actor y el sistema*. México: 1990.
- Cruz Serrano, N. (25 de abril de 2012). *El Universal*. Recuperado el 17 de mayo de 2013, de <http://www.eluniversal.com.mx/notas/843450.html>
- Cruz Serrano, N. (25 de abril de 2012). Transporte de carga, peligro en la carretera. *El Universal* .
- Durand, J. P. (2011). *La cadena invisible. Flujo tenso y servidumbre voluntaria*. Méico, DF: Fondo de Cultura Económica.
- Durand, J.-P. (2011). *La cadena invisible. Flujo tenso y servidumbre voluntaria*. México, DF. : Fondo de Cultura Económica.

Durand, J.-P. (2011). *La cadena invisible. Flujo tenso y servidumbre voluntaria*. Méico, DF.: Fondo de Cultura Económica.

Flotillera, A. (22 de Mayo de 2012). *Alianza Flotillera*. Recuperado el 17 de Mayo de 2013, de

<http://www.alianzaflotillera.com/enlosmedios/accidentes-de-transporte-de-carga-ocasionado-por-operadores/>

Goffman, E. (2006). *Estigma. La identidad deteriorada*. Buenos Aires: Amorrortu .

Neffa, J. C. (1999). Crisis y emergencia de nuevos modelos productivos. En E. De la Garza Toledo, *Los retos teóricos de los estudios del trabajo hacia el siglo XXI*. CLACSO.

Reynaud, J.-D. (1993). *Les Règles du jeu. L'aaction collective et la régulation sociale*. París: Armand Colin.

Richkarday, O. d. (1991). *Instituto Mexicano del Transporte*.

Recuperado el octubre de 2012, de Instituto Mexicano del Transporte: <http://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt24.pdf>

Sánchez Alarcón, J. E., & Bartolo, H. I. (2006). *Desde las decisiones: La empresa de autotransporte de carga y sus procesos de negocio*. Querétaro, Querétaro, México.