

# N2 INCIDENCIAS

Revista del Departamento de Ciencias Sociales  
de la Universidad Iberoamericana Puebla  
N° 2 Año 2 | Febrero, 2023



## VIOLENCIAS INFILTRADAS

FERNANDO RÍOS Y VALLES BOYSSELLE, JOSEFINA CENDEJAS GUÍZAR,  
GABRIELA QUINTERO CAMARENA, JORGE ÁNGEL SOSA MÁRQUEZ, MARÍA  
JOVITA SOTO CHÁVEZ, ALEJANDRO GALLARDO RODRÍGUEZ, LIZBETH  
DÍAZ CRUZ, JOSÉ IGNACIO RODRÍGUEZ DÍAZ, GABRIEL MENDOZA ZARATE.



VIOLENCIAS INFILTRADAS

## INCIDENCIAS

### Consejo editorial

Claudia Alonso González  
Roberto Ignacio Alonso Muñoz  
Valentina Campos Cabral  
Nadia Castillo Romero  
José Luis García Aguilar  
Simón Alejandro Hernández León  
Claudia Magallanes Blanco  
Gabriel Mendoza Zárate  
Ana María E. Ramírez Santibáñez  
Nathaly Rodríguez Sánchez  
Claudia Toca Torres

### Comité editorial

Nathaly Rodríguez Sánchez, directora  
Ricardo Escárcega Méndez, encargado editorial  
Isabel Pérez Osorio, asistente administrativa  
Rafael Gutiérrez Sánchez, diseño editorial

Ann Vargas, manejo web  
Viviana Hazel Aradillas Cabrera, fotografía

### Corrección de estilo

Minerva Juárez Ibarra  
Gabriela Vargas Bedoya

**Incidencias**, número 2, año 2, febrero-agosto 2023, es una publicación semestral editada por la Comunidad Universitaria del Golfo Centro, A.C., con domicilio en Blvd. del Niño Poblano 2901, colonia Reserva Territorial Atlixcáyotl, San Andrés Cholula, C.P. 72820, Puebla, México, Tel. (222)372.30.00, [iberopuebla.mx](mailto:iberopuebla.mx) [ricardo.escarcega@iberopuebla.mx](mailto:ricardo.escarcega@iberopuebla.mx)

Editor responsable: Marcos Ricardo Escárcega Méndez. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo número 04-2022-080513203300-102, ISSN: 2954-4629, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número: Área de Publicaciones de la Universidad Iberoamericana Puebla, Blvd. del Niño Poblano 2901, colonia Reserva Territorial Atlixcáyotl, San Andrés Cholula, CP 72820, Puebla, México, Tel. (222)372.30.00, extensión 12111. Fecha de última actualización: 22 de febrero de 2023.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad Iberoamericana Puebla.



<https://doi.org/10.55466/2.V2.TSM>

Original recibido: 15/07/2022

Aceptado: 17/08/2022

revistaincidencias.com

revistaincidencias@iberopuebla.mx

pp. 42~54

## Transportando los sueños de México: la dignificación del transporte en Cooperativa Cuauhtémoc

María Jovita Soto Chávez<sup>1</sup>

**Resumen:** El sector de la logística y el transporte en México, a pesar de ser sumamente competitivo y de alta demanda económica, ha precarizado y estigmatizado el trabajo de los conductores de tractocamión, quienes realizan su trabajo bajo condiciones poco dignas, producto de la poca valorización y visibilización que se da a su labor. Sin embargo, en este panorama que parece desolador como en otros espacios en donde el sistema capitalista ha traído fuertes consecuencias, se encuentra el caso de Cooperativa Cuauhtémoc, como un ejemplo de que existe otra manera de competir en este negocio sin comprometer la dignidad de las personas.

**Palabras clave:** transportista, cooperativa, dignificación, operadores de tractocamión, bienestar integral.

---

<sup>1</sup> María Jovita Soto Chávez, egresada de la licenciatura en Humanidades por la Universidad de las Américas Puebla y de la maestría en Gestión de Empresas de Economía Social de la IBERO Puebla. Ha formado parte de distintos comités juveniles representativos de la Alianza Cooperativa Internacional. Desde 2015 se desempeña como Encargada del Área de Responsabilidad Social de la Cooperativa Cuauhtémoc. Correo de contacto: [jovita.soto@scuauhtemoc.com.mx](mailto:jovita.soto@scuauhtemoc.com.mx)





TRANSPORTANDO LOS SUEÑOS DE MÉXICO: LA DIGNIFICACIÓN DEL TRANSPORTE EN COOPERATIVA CUAUHTÉMOC

## Introducción

El sector del autotransporte en nuestro país es el principal medio para la movilización de insumos y mercancías. En 2020 se transportaron más de 500 millones de toneladas<sup>2</sup> por carreteras, muy por encima de lo que se transporta vía aérea, en ferrocarril o por agua. Por eso, no es sorpresa que existan miles de empresas de autotransporte en México que ofertan y compiten para solventar la alta demanda de servicios requeridos para satisfacer las necesidades de movilidad. Sin embargo, a pesar de ser un negocio sumamente rentable, el sector del autotransporte ha precarizado y estigmatizado el trabajo de los conductores de tractocamión, quienes realizan su trabajo bajo condiciones poco dignas, producto de la poca valorización, visibilización y compensación que se da a su labor, ya que en la mayoría de las empresas privadas, los choferes son considerados parte de la maquinaria requerida para generar ganancias, es decir, como el medio para competir y no como el corazón y razón de ser de la organización.

En México, existen más de 5 000 empresas de transporte, de acuerdo con cifras de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT); sin embargo, dentro de estas miles de empresas, sólo una de ellas está constituida como cooperativa, que desde su fundación y origen basado en los principios de la economía social y solidaria ha buscado visibilizar que la rentabilidad económica de la empresa no esté peleada ni pase por encima de la dignificación, el reconocimiento y el cuidado de las personas, especialmente de los operadores de tractocamión; esta organización es la Sociedad Cooperativa Cuauhtémoc, S. C. L.

El presente trabajo surge de la experiencia y compartir cotidiano con las personas que están detrás del volante, de las charlas casuales con los individuos y de los debates como grupo en los espacios formativos y de ocio que la cooperativa ha incentivado para sus operadores. Este trabajo, que es parte de un proyecto de titulación de posgrado, busca plasmar la visión y perspectiva que surge desde los ojos de las familias; esposas, madres e hijos que esperan con ansias el regreso a casa de los operadores, que sufren su ausencia a diario, y la incertidumbre que provoca pensar en los peligros que se pueden vivir en la carretera. Este trabajo se inspira en todos ellos que toman decisiones en colectivo dentro de la cooperativa para responder a las necesidades y demandas de insumos, materiales de construcción y productos que los mexicanos necesitan. Decisiones y acciones que encuentran en el movimiento cooperativo un espacio idóneo para el desarrollo.

El objetivo de este artículo es visibilizar las prácticas y acciones que Cooperativa Cuauhtémoc, desde su filosofía y andar en el camino de la economía social y solidaria, ha impulsado para el reconocimiento y la mejora de la calidad de vida de sus integrantes, principalmente el de los operadores de tractocamión, demostrando que el bienestar de los miembros debería ser la razón y ser de la organización, y no el dinero que tanto se prioriza en el sector privado.

---

2 De acuerdo con cifras del reporte de estadística básica del autotransporte federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Recuperado de <https://www.sct.gob.mx> > EST\_BASICA\_2019



Ilustración 1. Unidades en patio de maniobras de la sucursal Puebla.

### Estigmatización y precarización del sector: las consecuencias del sistema capitalista

De acuerdo con un informe realizado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre las cuestiones prioritarias y de seguridad a atender en el sector (2015), el transporte ocupa un lugar irremplazable en la sociedad y en la economía, ya que vincula la oferta de servicios con la demanda en el sistema mundial de producción. El transporte, en todas sus secciones, constituye el nexo necesario entre los sectores empresariales, lo que lo convierte en un elemento imprescindible de las cadenas mundiales de suministro. Sin embargo, existen distintos estigmas que minimizan su valor ante la sociedad.

*Trailero, drogadicto*, o el principal responsable de los accidentes de tránsito, son distintos calificativos que han estigmatizado al sector transportista de nuestro país y a quienes se dedican a él, que aunado a la falta de condiciones dignas de trabajo, como contar con tractocamiones en condiciones mecánicas apropiadas, así como la retribución justa de pago hacia los operadores o el acceso a servicios de salud y fondos de retiro, que respalden la



Ilustración 2. Operador de doble articulado listo para salir a ruta.

exposición a los constantes peligros que día a día se enfrentan en las carreteras del país a causa de la inseguridad, influyen para que a la fecha exista un alto déficit de operadores de tractocamión en México y en el mundo.

En una encuesta realizada recientemente a 800 empresas en 20 países, la International Road Transportation Union (IRU) señaló que el 2021 sufriría un déficit de 17% de operadores en el mundo. Durante el 2022, esas estadísticas aumentaron, provocando que en el caso de México, se estimó que se llegara a un 30% de puestos sin cubrir, lo que se traduce en la falta de 54 000 operadores que puedan dar respuesta a las necesidades de transportación de mercancías en el país.

El artículo “Déficit de operadores aumentará en el 2021, alerta IRU” de la *Revista Transportes y Turismo* (Hernández, 2021) señala que algunas de las razones por las que las personas en México no se interesan en el sector, además de la falta de personal calificado, es la mala imagen hacia la profesión, así como las difíciles condiciones de trabajo que tiene el giro transportista, como las largas jornadas, los tiempos prolongados de carga y descargas del producto, los pocos lugares seguros de descanso o para el aseo personal.

En el rubro del transporte y la logística, el sistema capitalista ha encontrado un negocio fructífero, ya que en las carreteras del país se transportan productos de todo tipo empresas, desde pequeñas hasta gigantes de los negocios: autos, tecnología, medicamentos, materiales para la construcción, alimentos, entre muchos otros. En México todo puede –y muchas veces necesita– transportarse en tráileres que mueven millones de pesos al día. Sin embargo, la ganancia que reciben aquellos que conducen y transportan estas mercancías es una parte mínima comparada con la que ganan los dueños de las empresas de autotransporte de carga.

Algunos de los factores que contribuyen a la precarización y bajos salarios de los transportistas están los relacionados con los costos para el funcionamiento de estas empresas. Las empresas de logística deben invertir fuertemente en los pagos de diésel, casetas y refacciones para las unidades, a fin de poder ofertar sus servicios. Son gastos típicos de la operación y que sobre todo son cuantificables; sin embargo, las horas de conducción, así como los distintos factores de riesgo a los que están expuestos los operadores no están siendo reconocidos o siquiera visibilizados:

El sector presenta diversos problemas de seguridad y salud en el trabajo, como un mayor riesgo de accidentes de tráfico, peligros físicos, violencia, situaciones de trabajo peligrosas y exposición a sustancias nocivas. Las investigaciones confirman que los conductores empleados en el transporte por carretera de larga distancia podrían tener dificultades para compatibilizar el trabajo y la vida familiar. (OIT, 2015)

En un sector muy competitivo, gana quien llegue literalmente más rápido a las entregas, provocando una enorme presión en los operadores para recorrer enormes distancias en tiempos breves. Los operadores de tractocamión están expuestos a distintos riesgos tanto físicos como de seguridad y sobre todo de trastornos psicosociales provocados por la presión de entregar las cargas en el tiempo que demandan los clientes y patronos, así como la tensión por la inseguridad que se genera en la carretera a manos de los grupos delictivos que buscan hacerse de las mercancías a como dé lugar.

Los operadores de tractocamión también están expuestos a sufrir de depresión y ansiedad provocada por los largos periodos de ausencia que pasan lejos de casa y de sus familias. Este trabajo, a largo plazo, también afecta su salud física, pues las largas horas sentados conduciendo y sin dormir apropiadamente desgastan su cuerpo, provocando enfermedades como diabetes, hipertensión, insuficiencia renal, así como distintos problemas ergonómicos.

En cuanto a la inseguridad y violencia que vive el sector a causa de la delincuencia, a finales del primer trimestre del 2022, se registraron 4 857 incidentes de robo de carga en México, lo que significó un incremento de 8% en comparación al mismo periodo de 2021. Los productos más robados son los de la industria alimentaria seguidos por la construcción, así como un incremento en el robo de fármacos, esto de acuerdo con cifras dadas por la SensiGuard Supply Chain Intelligence Center (T21, 2022). En donde también se mostró que al menos el 85% de los robos al autotransporte se dan bajo el uso de armas y agresiones físicas, comprometiendo la integridad física e incluso la vida de los operadores, que cada vez encuentran más dificultades para el ejercicio de sus actividades.

Ante este panorama, no es de sorprendernos que las personas, sobre todo jóvenes y mujeres, no encuentren viable, seguro o atractivo convertirse en operadores de tractocamión, porque además de los factores anteriormente mencionados, es un oficio que ha sido sumamente precarizado por la mala remuneración económica con la que se le compensa. Sin duda, estas características demuestran que el sector del transporte tampoco ha sido ajeno a la perfecta aplicación que se ha dado del sistema hegemónico que desde hace décadas nos rige.

El reconocido sociólogo Boaventura de Sousa Santos, en el texto *Producir para Vivir* (2011), menciona lo vital de impulsar y visibilizar alternativas que nos encaminen hacia una globalización contrahegemónica, ya que uno de los grandes triunfos



del sistema capitalista ha sido su normalización a tal grado de que ya nadie habla de él porque ha sido tan alta y agresivamente promovido por las elites económicas, políticas y sociales en nuestras dinámicas, que se ha llegado a afirmar que no existe otra manera de ejercer la vida.

De Sousa menciona tres características negativas de la economía capitalista:

1. Produce sistemáticamente desigualdades de recursos y de poder.
2. Promueve relaciones de sociabilidad empobrecidas a causa de la competencia que fomenta, las cuales se basan en el individualismo y no en la solidaridad, en las que las personas son vistas como medios de enriquecimiento.
3. La explotación de los recursos naturales que ponen en peligro la vida en la Tierra, porque este sistema definitivamente no es sustentable.

Por eso, Boaventura de Sousa Santos hace especial énfasis en la importancia de apuntar a aquello que va más allá de lo que existe, es decir, ir más allá de esa “naturalidad” con la que nos relacionamos mediante el sistema capitalista y reconocer otras maneras de organizarnos, y sobre todo de concebirnos, que puedan combatir las consecuencias que ha traído el sistema hegemónico. Observa precisamente en las cooperativas una alternativa concreta de potencial emancipatorio, debido a que se basan en la solidaridad, la igualdad y la protección del medio ambiente, y que pueden coexistir con el capitalismo, ya que no son radicalmente antihegemónicas, pero no por ello pierden su efecto emancipador. Por el contrario, impactan de manera favorable en las condiciones de vida de sus miembros, y en la sociedad donde surgen, ya que “su alcance es tal que transforma de manera considerable los patrones de sociabilidad y los resultados económicos” (Sousa Santos, 2011, p. 21).

Es aquí en donde Cooperativa Cuauhtémoc tiene mucho por aportar a la industria del autotransporte y la logística, ya que como empresa cooperativa ha implementado distintas acciones para la dignificación del trabajo transportista; contando con socios operadores que tienen la posibilidad de incidir en la toma de decisiones de la empresa desde la perspectiva de lo que viven día con día en las carreteras, las necesidades de formación técnica o de infraestructura para el ejercicio seguro de su trabajo.

### La violencia más allá de la carretera

“Yo no quiero que mi hijo sea trailerero como yo, yo quiero que él sí estudie”. Es uno de los comentarios más sorprendidos y más comunes que hemos encontrado en nuestro andar por la capacitación a operadores de tractocamión, como si carecer de una formación básica, en automático, los encaminara a pertenecer a este rubro.

Lamentablemente, en nuestro país, mientras algunos tienen la posibilidad de formarse en la academia para ser doctores, arquitectos, abogados, etc. Ser operador de tractocamión o de transporte público sigue considerándose un oficio y no una carrera que implique una formación técnica y teórica, lo que continúa alimentando los prejuicios que se tienen hacia este trabajo: “cuando alguien ve un camión de carga normalmente piensa que le está quitando espacio, que está contaminando o que po-

tencialmente puede provocar un accidente, cuando en realidad debería pensar lo contrario, gracias a este camión puedo vivir como vivo”, así lo afirmó Alex Theissen Long, presidente de la Asociación Nacional de Transporte Privado (Balderas, T21, 2022).

Y es que, para muchas personas de la sociedad, los operadores de tractocamión son la principal causa de los males que aquejan en la carretera, de los accidentes que provocan el tráfico, del lento andar en la autopista o incluso de la incomodidad de mirarlos en las gasolineras:

Me gritaron trailero mugroso. El que me lo dijo, se enojó porque se tuvo que detener un poco para que yo entrara a una gasolinera. Me hubiera gustado decirle a esta persona que andaba sucio porque soy trailero, y mientras él se desvelaba tomando y divirtiéndose, yo me desvelaba manejando, trabajando para llevar, junto con cientos o miles de compañeros, lo que él come, la ropa que se pone y hasta el licor o la cerveza que lo ponen tan gritón, tan agresivo [...]. Mientras él desperdiciaba la convivencia con su familia y su gente por andar de parranda, yo tuve que pasar estos días lejos de la mía por cumplir con mi trabajo, con mi deber. Y mi deber consiste en acarrear todo lo necesario para que todo el mundo lo tenga a su alcance.

Trailero sí, y mugroso, sucio, también porque apenas tuve tiempo para mal dormir y mal comer y, además, estos aparatos (los tráileres) a veces se descomponen y hay que echarles mecánica. Y me ensucié la ropa y las manos trabajando y haciendo lo que tenía que hacer. (*El viejo trailero*, 2018)

La apatía e indiferencia con la que se mira este trabajo son reflejo de las relaciones sociales empobrecidas, segunda consecuencia visible del capitalismo que enuncia Boaventura de Sousa en el texto anteriormente citado. En un modelo en donde lo más importante es generar dinero, las personas representan una competencia en la carrera de quién tiene más, dejando de lado el reconocimiento de los sueños y anhelos de los otros, que pueden ser distintos a los nuestros, pero igual de válidos.

Las condiciones que enfrentan los operadores de tractocamión en distintos sectores en la vida cotidiana ponen en alerta la importancia de promover el trabajo decente en el transporte. Atendiendo esta problemática, la OIT publicó “Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte” (2020), como resultado de una serie de encuentros realizados en Ginebra, Suiza, entre expertos y consejeros técnicos de distintos países. Con este instrumento, la OIT apunta una serie de recomendaciones que involucran a distintos actores tanto de gobiernos, empresas como a los miembros de la sociedad misma, para impulsar el trabajo decente en el transporte, pues tener una mayor seguridad vial es una tarea multisectorial.

La OIT (2020) señala que un aspecto clave es el diálogo social, debido a que “puede propiciar una comprensión mutua de las necesidades y los costos asociados a las operaciones seguras y decentes del transporte por carretera” (p. 27). Por eso, poder dar voz a quienes viven directamente afectados por los prejuicios y las malas gestiones del transporte en la carretera resulta indispensable para asegurar la vida digna de aquellos cuyo trabajo es esencial pero constantemente agredido.

### Cooperativa Cuauhtémoc: una apuesta diferente

En el artículo “Sobre el concepto de economía social y solidaria: Aproximaciones desde Europa y América”, Mendiguren y Etxezarreta (2015) señalan que la economía social y solidaria, a la que pertenece el sector cooperativo, es la búsqueda de “un paradigma alternativo sobre la economía, que parte de la crítica al paradigma convencional pues propone un enfoque con bases epistemológicas y ontológicas diferentes” (p. 128). Su característica principal es la voluntad que tienen estas organizaciones para agrupar a los interesados sin el afán de lucro, sino más bien, por medio de una ideología basada en principios y valores específicos que incentivan la solidaridad y ayuda mutua. En el sentir y actuar de los miembros de una organización de economía social y solidaria se busca fomentar un pensamiento colectivo de bienestar, más que uno individualizado.

En las cooperativas se promueve una distribución mucho más justa de los ingresos y se busca contribuir al desarrollo integral de sus miembros y la cohesión social mediante la confianza, reciprocidad y solidaridad que se va dando entre sus miembros y que, sin duda, fortalece a la organización.

Referir los inicios de Cooperativa Cuauhtémoc es transitar también por la historia de una de las cooperativas más grandes de México: Cooperativa La Cruz Azul, S. C. L., pues fue a partir de su fundación y surgimiento en el poblado de Jasso en Tula de Allende, Hidalgo, que se impulsó el crecimiento social y económico de la comunidad, permitiendo el surgimiento de otras empresas cooperativas que solventaran las necesidades en torno a la fabricación, producción y transportación del cemento.

La Sociedad Cooperativa de Producción y Prestación de Servicios Cuauhtémoc, S. C. L. se fundó el 10 de diciembre de 1965, conformándose por 20 socios que fungían en las áreas de administración, mantenimiento y logística.



Ilustración 3. Sr. Ernesto Soto, gerente general en sala de trofeos y reconocimientos nacionales e internacionales de oficinas centrales.

La cooperativa se fundó con la aportación de \$100.00 (cien pesos) de cada uno de los socios, lo que dio un total de \$2,000.00 (dos mil pesos) de capital destinado para el funcionamiento y coordinación de sus primeros tres tractocamiones.

En 1982, Cooperativa Cuauhtémoc reubicó sus oficinas en Tula de Allende para estar más cerca de la fábrica Cruz Azul. De 1965 a 1994, el gerente general fue el Lic. Miguel Ramírez Orozco, quien centró sus prioridades en satisfacer las necesidades de los clientes de la zona, por lo que el crecimiento durante este periodo fue moderado, ya que se contaba con 34 tractocamiones y una sola base operativa (Carrasco, 2007).

En 1994, en un lamentable accidente, Ramírez falleció, dejando a los socios con la enorme incertidumbre de qué sucedería con el rumbo de la cooperativa. En una asamblea extraordinaria, ejerciendo la democracia, sus miembros, haciendo uso de voz y voto, eligieron al Sr. Ernesto Soto Cuellar como nuevo gerente general de la cooperativa, que contaba con 31 años de edad y cuya mayor experiencia se había desarrollado en el área de mantenimiento.

Se apoyó su visión de crecimiento y expansión, misma que consiguió que en los primeros 10 años de administración se quintuplicara el parque vehicular y triplicaran las bases de operación, expandiéndose a los estados de Aguascalientes, Oaxaca y Puebla, en donde a la fecha continúan sus operaciones como puntos estratégicos que permiten abarcar todos los destinos del país.

Hoy en día, y aún con el señor Soto como presidente del Consejo de Administración, Cooperativa Cuauhtémoc cuenta con 580 tractocamiones y la creación de un grupo empresarial

que resuelve las necesidades operativas de la cooperativa generando 800 empleos directos. Además, de acuerdo con el *ranking* anual que realiza la revista *T21* en el que enlista a las 100 mejores empresas de autotransporte en México, en la edición 2022 Cooperativa Cuauhtémoc apareció en el lugar número 26, es decir, entre las 30 mejores empresas de transporte del país. A su vez, fue reconocida como la empresa con mejores prácticas en Responsabilidad Social, en la categoría de 500 a 1 000 camiones (T21, 2022).

En Cooperativa Cuauhtémoc, la asamblea está constituida por 98 socios, de los cuales 32 son operadores de tractocamión, y se reúnen al menos una vez al año para la revisión del funcionamiento de la organización.

El hecho de que existan socios operadores, así como en cada una de las áreas administrativas y operativas, permite que dentro de la cooperativa se considere la perspectiva de todos sus actores, impulsando la toma de decisiones integral. Los socios operadores, por ejemplo, retroalimentan a la administración sobre los equipos que consideran funcionales para el trabajo, sobre los peligros en la carretera para poder mejorar los protocolos de seguridad, así como los procesos de carga y descarga de mercancías, y la retroalimentación que se pueda hacer con el cliente para la eficiencia del servicio, entre muchas otras cuestiones esenciales para cumplir con los objetivos de la cooperativa: brindar el mejor servicio partiendo de la satisfacción integral de sus integrantes.

Desde 2016, con la apertura del área en Responsabilidad Social, Cooperativa Cuauhtémoc ha gestionado distintas acciones centradas en la calidad de vida laboral, familiar y de preservación del entorno, haciendo una fuerte inversión económica con el fin de beneficiar a los colaboradores en sus distintas esferas: como personas, como trabajadores, en lo familiar y en su comunidad. Dentro de las actividades que se realizan destaca la capacitación integral a operadores que buscan atender las necesidades del sector descritas al inicio de este artículo, por lo que no sólo se imparten temas de normatividad o conductas de manejo, sino también de control de emociones, sensibilización para una cultura vial responsable y talleres familiares. Se han generado también distintas vinculaciones con instituciones de atención psicológica con la intención de ofrecer a los colaboradores, operadores principalmente, atención en los distintos problemas emocionales que pueden derivarse del ejercicio de sus tareas, como ansiedad, depresión, estrés o cualquier otro trastorno psicosocial.



Ilustración 4. Operador con hijo en dinámica de integración familiar coordinada por el departamento de Responsabilidad Social.

La cooperativa también ofrece distintos programas de salud, debido a que cuenta con su propia área médica, en la que se brindan revisiones médicas gratuitas, talleres para prevención y control de enfermedades crónicas, así como cualquier asesoría que se requiera para el cuidado del cuerpo.

En la pandemia, Cooperativa Cuauhtémoc implementó talleres de acompañamiento emocional en casos positivos de la COVID-19, así como talleres de duelo para quienes perdieron a algún familiar cercano, dirigidos tanto a los colaboradores como a sus familiares. Además, la cooperativa no escatimó en gastos para brindar de manera gratuita las pruebas PCR, antígenos e igG a todos los trabajadores, así como a sus familias, brindando asesoría, monitoreo y acompañamiento en todos los casos positivos en sus centros de trabajo.

### La comunidad del volante: los lazos del sector

Los largos recorridos, así como los extensos periodos en el patio de maniobras y centro de trabajo influyen en que los operadores consideren que pasan más tiempo en su unidad que en su casa. Sólo quien vive en carne propia y en el día a día la desesperación de pasar hambre o no dormir porque la zona en la que se transita no es segura o porque el cliente requiere su carga con urgencia, comprende la enorme presión que este trabajo demanda.

Pero ¿por qué vale la pena?, ¿por qué enfrentar la ausencia de los eventos más importantes de tu familia? o ¿por qué vivir el miedo constante a ser asaltado o a sufrir un accidente? La respuesta reside en la enorme pasión que se crea o hereda por conducir un tractocamión capaz de remolcar 40 toneladas, en las posibilidades de llegar a distintos destinos:

Pero yo siempre digo que hay que tenerle respeto a la carretera y amar con pasión al escuchar el motor de un cambio perfecto, porque es el compañero que puede llevarnos a cumplir nuestros sueños, pero, sobre todo, que nuestra unidad forma parte de una gran misión, transportar los sueños de México por un bien común. Nosotros no queremos que la gente nos compadezca pues nosotros elegimos este trabajo, pero sí pedimos que se respete nuestra labor y a nosotros mismos. (López, 2020, p.10)

En este sector, la camaradería que surge entre aquellos que conducen es sumamente fuerte, ya que comprenden los riesgos, los temores y sobre todo el enorme sentido de autorrealización que se despierta al conducir escuchando tu música favorita, al ver un amanecer en la sierra o las estrellas en la carretera. Los operadores convierten los patios de maniobras, las gasolineras y los pocos paradores seguros en espacios de refugio para compartir sus anécdotas o dar consejos para realizar mejor las maniobras. Se esmeran por decorar y cuidar su unidad que para ellos es más que “un montón de fierros”. Se convierten en una comunidad que se auxilia en la carretera y que literalmente se mueve.

Desde el modelo de la economía social y solidaria, en la que el centro son las personas y su bienestar el principal objetivo, se ha buscado reconocer y fortalecer los fuertes lazos que unen a los transportistas, reconociendo las prácticas que van constituyendo a su propia cultura. En Cooperativa Cuauhtémoc se ha apostado por adaptar y proponer las acciones, actividades y programas formativos, administrativos y familiares, desde las necesidades, anhelos y percepciones de sus integrantes, principalmente de sus operadores.

Cooperativa Cuauhtémoc ha apostado fuertemente por generar y acondicionar sus sucursales con los aparatos necesarios para que los operadores puedan ejercitarse y sentirse cómodos ante las largas jornadas de trabajo. Dentro de las actividades deportivas que realiza, se implementaron áreas para gimnasios al aire libre, canchas de fútbol o basquetbol (dependiendo de la capacidad de la infraestructura en la sucursal), pausas laborales para estiramientos y torneos interdepartamentales de fútbol y voleibol.

Sin duda, Cooperativa Cuauhtémoc ha invertido fuertemente en las actividades que permiten a los operadores realizar su trabajo bajo condiciones dignas y apropiadas, pero uno de sus programas más fuertes reside en la capacitación constante a todos sus conductores. Con el programa “Profesionales del volante”, que comenzó a impartirse desde 2016, la Cuauhtémoc ha tenido como principal objetivo sensibilizar a los colaboradores sobre la responsabilidad y el valor que tiene su trabajo dentro de la organización y en la sociedad, comenzando por sumarlos a considerarse y llamarse “profesionales”, independientemente del grado escolar que tengan, pues el profesionalismo radica en las acciones que realizan día con día para volver sanos y salvos a casa y a las instalaciones.

Este curso se ha brindado de manera presencial y virtual a todos los operadores de la organización, en el que se les brinda actualización sobre la normatividad

que demanda la SCT, pero, sobre todo, se genera un espacio para compartir sus experiencias, vicisitudes y amor a su trabajo.

Los cursos y actividades que realiza Cooperativa Cuauhtémoc tienen un enfoque de sana convivencia, por lo que se busca involucrar constantemente a la familia y que se sientan parte fundamental de la cooperativa, ya que son ellos el principal respaldo y motivación de sus compañeros.

Es importante señalar que en todos los eventos, actividades y capacitaciones que realiza la cooperativa, se hace mención del modelo cooperativo y de economía social al que se pertenece, con la intención de resaltar que estos beneficios y valorización que se hace a las personas, como el núcleo que permite la existencia y funcionamiento de la empresa, visibilice la gran diferencia que existe con el sector privado, pero, sobre todo, se busca que esto sume a todos los colaboradores y familiares acerca de lo indispensable que es su contribución y acción cotidiana para, entre todos, generar una mejor sociedad.

En estas líneas se plasman los esfuerzos de cientos de personas y las acciones que a prueba y error han permitido a la cooperativa alcanzar 57 años de trabajo. Sin embargo, las rutas que Cooperativa Cuauhtémoc aún tiene por recorrer son inciertas y probablemente de muchas adversidades. Dentro de los retos que aún se enfrentan está el generar espacios para la reflexión del machismo que aqueja al sector y que esto permita que los miembros actuales, así como aquellos que se incorporen (mujeres y

Ilustración 5. Operadores en dinámica del curso “Profesionales del volante”.



jóvenes idealmente), se encuentren en un centro de trabajo más sano y seguro. Además de seguir generando acciones que disminuyan la alta rotación del giro y, sobre todo, el fortalecimiento del sector cooperativo que también se ha visto afectado por la falta de propuestas para el empalme generacional.

El cooperativismo, al ser un modelo basado en las personas, es también un modelo cambiante, que evoluciona con ellas. Las organizaciones dependen en total medida de sus integrantes, lo que las convierte más que en una empresa fija, en un espacio dinámico que cambia conforme con las necesidades, inquietudes y esfuerzos de sus integrantes. En este sentido, podemos pensar que más que organizaciones, hablamos de organismos que se transforman conforme sus colaboradores se transforman.

Nuestro deseo es que las acciones que se realizan en el día con día desde la cooperativa permitan demostrar lo vital de generar alternativas que dignifiquen a las personas en un sector que las vulnera constantemente.



Ilustración 6. Unidades en patio de maniobras de la sucursal de Hidalgo.

Por nuestra parte, buscamos que a donde quiera que se escuchen los motores de Cooperativa Cuauhtémoc, resuene que la mejor manera de trabajar es aquella que reconoce y visibiliza a todos sus miembros. Esperamos que nuestra experiencia permita reconocer y respetar este oficio que por tantos años ha sido minimizado, pero, sobre todo, que permita a todos los actores –desde empresas hasta autoridades–, hacer *convoy*<sup>3</sup> para el cuidado y fortalecimiento de la logística en el país y de quienes buscan dedicarse a él. Pues es claro que los cambios que buscamos requieren voluntad, una visión multidimensional y coordinación interinstitucional.

Disminuir la violencia que día con día se vive en los caminos de nuestro país, no sólo requiere de la jurisdicción y vigilancia regulada de las autoridades, necesita también de la mirada empática y respetuosa de nuestra sociedad hacia quienes ejercen este trabajo, ya que es clave para contribuir a las carreteras seguras que necesitamos.

3 En el transporte, *convoy* refiere a un grupo de unidades que van juntas hacia un mismo destino. Se comunican los riesgos en el camino y se cuidan durante todo el recorrido.

## Referencias

- Balderas, N. (11 de julio de 2022). La sociedad debe dejar de ver a los vehículos de carga como un problema. *Transportes y Turismo*. Recuperado de <https://www.tyt.com.mx>
- Cámara Nacional de Transporte (17 de junio de 2022). IRU estima déficit de conductores del 40% a nivel global. Recuperado de <https://canacar.com.mx/general/iru-estima-deficit-conductores-del-40-a-nivel-global/>
- Carrasco, J. G. (2007). *Las cooperativas "polos de desarrollo regional en México". Una propuesta de modelo para el desarrollo regional*. Ciudad de México: Bioplaneta.
- Coneval (Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social) (2021). *La política social en el contexto de la pandemia por el virus Sars Cov-2 (Covid 19) en México*. México: Coneval.
- El viejo trailerero* (2018). Página de Facebook. Recuperado de <https://www.facebook.com/ElViejoTrailerero/posts/me-gritaron-trailerero-mugroso/1593236417441039/>
- Hernández, V. (8 de marzo de 2021). Déficit de operadores aumentará en el 2021, alerta IRU. *Transportes y Turismo*. Recuperado de <https://www.tyt.com.mx>
- López, M. (16 de abril de 2020). Entrevista de M. J. Chávez. Proyecto "Historias de carretera" del grupo Cuauhtémoc.
- Mendiguren, J. C. y Etxezarreta, E. (2015). Sobre el concepto de economía social y solidaria: Aproximaciones desde Europa y América. *Revista de Economía Mundial*, 123-144.
- OIT (Organización Internacional del Trabajo) (2020). *Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.
- OIT (Organización Internacional del Trabajo) (2015). *Cuestiones prioritarias y de seguridad en el sector del transporte por carretera*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.
- Revista *T21* (29 de junio de 2022). Robos al autotransporte incrementan 8% al 1T22; región centro, la más vulnerada: Sensitech. Recuperado de <https://t21.com.mx/terrestre/2022/06/29/robos-autotransporte-incrementan-8-1t22-region-centro-mas-vulnerada-sensitech>
- Revista *T21* (2 de diciembre de 2022). Top 100 del autotransporte edición 2022. Recuperado de <https://t21.com.mx/revista-pdf/2022/12/01/revista-t21-diciembre-2022>
- Sousa Santos, B. de (2011). *Producir para vivir: los caminos de la producción no capitalista*. México: Fondo de Cultura Económica.