

Carretera Salvaje
Acarreo de un par de vidas

CARRETERA SALVAJE
ACARREO DE UN PAR DE VIDAS

Marian Judith Romero García

Reporte periodístico para aspirar
al título de Periodista

Escuela de Ciencias Humanas

Directora: Adriana Varón

Universidad del Rosario
Bogotá, Colombia
2012





Carretera Salvaje

Acarreo de un par de vidas

La presente investigación ilustra el desenvolvimiento general de los viajes de los camioneros minoristas, es decir, aquellos que poseen hasta tres camiones, son conductores de camiones ajenos, y que deben conseguir la carga por medio de sus propios contactos. Los testimonios revelan el día a día de los camioneros, el ajetreo cotidiano y las vicisitudes particulares que se viven en el país. Las rutas colombianas son el escenario de las historias a partir de los testimonios de Segundo García y Fernando Díaz, dos experimentados conductores de camión que, desde su perspectiva de transportadores minoristas, han tenido la oportunidad de percibir acontecimientos que se han escapado al ojo de los medios masivos de comunicación. Crónicas que ilustran una realidad desconocida para muchos.

Por: Marian Judith Romero García

Pág. 08



Vida de ratón

Relato del viaje realizado de Bogotá a Arauquita en compañía de Segundo García, junto con la historia del transporte de carga en Colombia.

Pág. 16



Un negocio sobre ruedas impagables

Relato de la vida de Fernando Díaz, junto con la explicación de los intrínquilis del transporte de carga en Colombia.

Pág. 22



Los camioneros y la ley

- El "cajero automático" de la carretera. Opiniones de los transportadores acerca de los métodos de control policial en la carretera.
- Más allá del alud. Una de tantas historias invisibles en los medios.
- Paro de camioneros. El origen de un longevo debate

Pág. 28



Crónicas

- Fosa en el platanoal
- Vidas en juego por las normas de papel
- Medio día junto a un árbol en carretera
- Tumba de zapotes

Presentación

El gremio del transporte terrestre de carga colombiano es considerado un actor productivo de la economía del país, pues mueve alrededor del 8% del PIB, según Germán Cardona, actual Ministro de Transporte. De acuerdo con el Centro de Estudios Económicos Regionales del Banco de la República, el gremio está conformado por más de 130.000 conductores de camión que recorren las vías nacionales continuamente y por tanto, tienen la oportunidad de presenciar o tener noticia inmediata de muchos de los acontecimientos de orden público que se presentan lejos de los centros urbanos.

La condición de viajero nacional permanente de los conductores, implica una interesante posibilidad de conocer las historias de vida que se desarrollan en diferentes zonas. El gremio de camioneros puede considerarse como una red de información que vive a lo largo y ancho del país, y se alimenta a cada momento por los ojos de los conductores. El valor informativo del gremio radica en su naturaleza de movimiento e interacción con el entorno, así como en su magnitud y diversidad. Aún así, los acontecimientos que los conductores presencian no pueden ser fácilmente compartidos; la labor de transportador de carga en Colombia implica estar en contacto con personas pertenecientes a las diversas corrientes políticas de todas las regiones, ello conlleva acatar las reglas de cada una para poder llevar su misión a feliz término.

La presente investigación ilustra el desenvolvimiento general de los viajes de los camioneros minoristas, es decir, aquellos que poseen hasta tres camiones o son conductores de camiones ajenos, pero deben conseguir la carga por medio de sus propios contactos. Los testimonios revelan el día a día de los camioneros, el ajetreo cotidiano y las vicisitudes particulares que se viven en el país. Las rutas colombianas son el escenario de las historias a partir de los testimonios de Segundo García y Fernando Díaz, dos experimentados conductores de camión que, desde su perspectiva de transportadores minoristas, han tenido la oportunidad de percibir acontecimientos que se han escapado al ojo de los medios masivos de comunicación y de la opinión pública total o parcialmente. Los testimonios de estos dos personajes ilustran una realidad desconocida por la mayoría de colombianos.

El servicio de transporte de carga que prestan los conductores es de valiosa utilidad para todos los colombianos, su deterioro y falta de condiciones laborales óptimas puede ir en detrimento de esta sociedad. La relevancia de esta investigación radica en la caracterización de un gremio que está, de cierta manera, olvidado por el país y que sale a relucir únicamente cuando existe un paro camiónero, huelga periódica que indica un malestar dentro del

gremio. La relación entre los conductores y la policía, por otra parte, conlleva ciertas discrepancias que disminuyen la efectividad del sistema de transporte de carga terrestre; sin mencionar el visible deterioro de una gran parte de las carreteras del país, sobre todo las que comunican los municipios. Sea esta la oportunidad para conocer más de cerca el ejercicio mismo del transporte de carga, contado desde sus protagonistas.

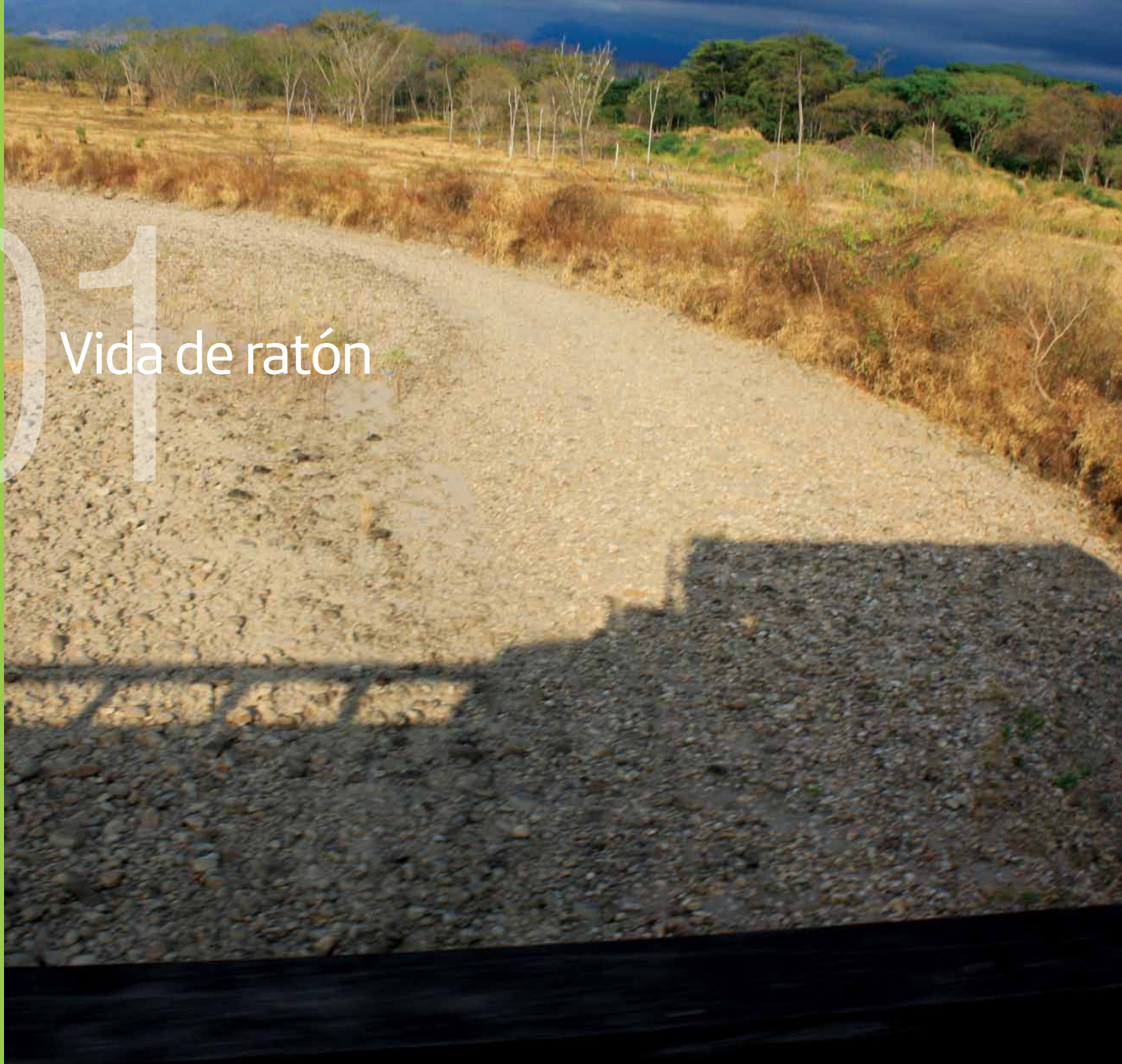
El texto, además, ofrece la posibilidad de conocer historias que hacen parte de la realidad violenta de Colombia y que explican por qué trabajar o incluso viajar a ciertas zonas del país puede resultar peligroso, riesgo que asumen sólo los transportadores minoristas.

La investigación se desenvuelve con una serie de crónicas protagonizadas por García y Díaz, mediante las cuales se muestra en qué consiste la vida del transportador en Colombia, así como su papel como espectador de las situaciones que ocurren en los pueblos que recorren a diario a través de la carretera. La otra fuente de información está constituida por un viaje en camión desde Bogotá hasta Arauquita-Arauca, a partir del cual fue posible comprender más a fondo el ejercicio mismo del transporte de carga por carretera, el trabajo y sacrificios que entraña. 🚚



01

Vida de ratón





Nació en Santa Rosa de Viterbo y adonde va lo llaman “El Ratón”. Segundo García, el cuarto hijo de Emma Mendoza y Francisco Rafael García, fue apodado ‘El Ratón’ por su profesora de primero de primaria, precisamente por ser terriblemente inquieto e ingenioso. Era difícil imaginar que ese sobrenombre acompañaría a su familia por varias generaciones, ahora es posible ir a ese pueblo en Boyacá y preguntar por ‘Los Ratones’ y muchos sabrán dónde queda el domicilio. Una ratonera, pensaría cualquiera, pero en realidad se trata de una casa perteneciente a uno de los sectores más tradicionales del municipio, el barrio Bolivariano.

En la casa de don Segundo se preparan los platillos preferidos de los santarroseños y las morcillas más deliciosas que alguien haya producido. Comensales de todos los lugares del país van a probar la comida de doña Marina, esposa de don Segundo, no porque su restaurante tenga renombre nacional, sino porque en Santa Rosa está ubicada la Escuela de Policía General Rafael Reyes y también el penal El Olivo. Policías y guardianes de muchos lugares de Colombia le contratan a doña Marina la alimentación diaria y todos los jueves, después de las 3 de la tarde, hay morcillas con papa criolla y ají para todo aquel que pase por la puerta blanca de su casa-restaurant, que siempre está abierta.

Doña Marina sabe que la jornada de trabajo de su esposo comienza a la madrugada, por eso le tiene listo un tinto bien cargado y le empaca algunas viandas para el camino. “Todos los días rezo para que le vaya bien; como está la situación del país, se sabe cuándo sale pero nunca cuándo regresa”, dice doña Marina mientras se acomoda el chal de lana cardada, para espantar el frío boyacense de las tres de la mañana. En esta ocasión, el carro estuvo cargado la noche anterior en la plaza de mercado de Duitama, la ciudad más cercana y epicentro del comercio boyacense, que sólo dista de Santa Rosa unos diez minutos en carro.

Una carga de seis toneladas de papa tocarreña, provenientes de los cultivos de la región, llenó la carrocería de seis metros de largo a las nueve de la noche. Dos hombres en débiles camisetas y con un trapo en la cabeza llevaron a cabo la titánica labor; acomodar la carga requiere un orden específico para que no quede desequilibrada y ocasione accidentes en carretera. Sus fornidos cuerpos suben y bajan del camión por unas escaleras diminutas de madera que parecen no resistir el peso, cargan los bultos a cuestras como míticos Atlas de la papa. Pasada una hora está el camión listo para el viaje del otro día.

El viaje, la ruta libertadora

A las seis de la mañana y después de las respectivas revisiones del camión que incluyen un estudio del motor, apretón de tuercas, medición rigurosa de agua y aceite, revisión de la carrocería, de la carpa, del equipo de carretera y determinar de dónde proviene aquel ruidillo extraño (complicada labor para quien se sube por primera vez a un camión) Don Segundo empieza la ruta con el motor gramando con fuerza hacia la vía principal. Santa Rosa guarda silencio a esa hora, hace más de una hora los campesinos comenzaron su jornada, en mano el azadón o la cantina de leche, las tijeras de esquila ovejeras o las semillas de siembra; todos los días se levantan a la misma hora para mantener en pie los campos. Las manos hoscas y pesadas; entre las ropas de trabajo, la fuerza de Hulk enfurecido; las caras diáfanas de los campesinos muestran la compañía diaria del sol pero no el paso del tiempo.

El manejo del Ford 56 color vino tinto don Segundo se lo turna con Gerber, su único hijo varón, así ambos sacan provecho del negocio familiar y cada uno tiene tiempo de estar con sus respectivas familias; 'El Ratón' en Santa Rosa, con Marina y sus nietos David y Diego, los niños de su hija Luz Heidy; Gerber en Tame con su esposa Mariela, su hija Laura Sofía y con un venadito bebé que le regalaron.

A 60 kilómetros por hora, el camión escaló la cordillera oriental para hacer la mitad de la Ruta Libertadora, que comienza en Venezuela y atraviesa 28 municipios del país hasta Bogotá. Don Segundo inició en Santa Rosa y atravesó 18 pueblos hasta llegar a Arauca.

Ya había dejado atrás Cerinza, Belén y Paz del Río. Pasando por Socha, 'El Ratón' recordó que empezó en el negocio de los camiones porque en su casa faltaba la plata para estudiar y además siempre le simpatizó el estilo de vida de su padre, viajando por Colombia y trayendo con su llegada al hogar un sinfín de regalos y felicidad. Cada vez que su papá llegaba era como una navidad sorpresa, con dátiles, maní acaramelado, sardinas, uvas pasas, kilos de medias de colores y ropas raras traídas de quién sabe dónde.

Cuando a don Francisco lo alcanzó la tuberculosis, a los 32 años de edad, esa lluvia de regalos esporádicos se dejó de percibir. Doña Emma y sus 6 hijos tuvieron que aprender a sobrevivir de las cosas que se cosechaban en la huerta y poco a poco cada uno de los niños tuvo que buscar su rumbo. 'El Ratón' comenzó a trabajar en el sector del transporte a los 10 años. La venta de empanadas en los buses le aportaba unos centavos para vivir, mientras se entrenaba en lo que en realidad le interesaba, manejar su propio camión. Cuando cumplió 12 años comenzó a trabajar en un taller de mecánica desmontando llantas, un empleo que el viejo Víctor García le dio como muestra de apoyo a doña Emma cuando don Francisco falleció.

"A los 14 años conduje por primera vez un camión", dijo don Segundo con orgullo. En esa época la licencia de conducir no era requisito fundamental para manejar un vehículo, sobre todo porque no había quien vigilara con la presteza suficiente el porte de los papeles en regla a lo largo y ancho del país. Don Se-



gundo había ahorrado durante 4 meses para poder pagar por completo su viaje a Norte de Santander, contratado por uno de los camioneros de la región. No se arrepintió jamás, porque en Cúcuta encontró al amor de su vida. “Al principio del viaje me dio miedo. Estar sentado al lado izquierdo de un camión conlleva una responsabilidad muy grande, hay que estar pendiente del carro antes que de uno porque de eso depende el éxito del recorrido”, contó don Segundo mientras recordaba sus años mozos frente al timón. Cargaba ajos u otro tipo de vegetales de Boyacá hasta Venezuela, de regreso traía lo que en esa época era más común: contrabando de sardinas, herramientas de ferretería, manzana California, seguetas, cortaúñas, planchas, radios de *panelita* que se vendían mucho en la década de los setenta, por eso se traían por gruesas, una unidad de medida que ya no se maneja y equivalía a un paquete de 12 docenas.

Siempre tuvo que discutir con los *guaraperos*, es decir, los policías de ventas departamentales, la policía colombiana la Policía Técnica Judicial de Venezuela (PTJ), entre otras auto-

ridades. La aduana nacional solía retener toda la mercancía, “no se trataba de saltarnos la ley sin razón”, explica ‘El Ratón’ “simplemente era la manera de vivir para el camionero en esa época. Al pobre siempre le toca acomodarse a las circunstancias, pero el contrabando ya se acabó —lanza como premisa don Segundo— todo lo que sea ilegal entra en *containers* por México y el pequeño y mediano comerciante quedó por fuera de ese negocio”.

“Siempre viajó hacia Cúcuta porque allá es más barata la gasolina y porque allá conocí a mi esposa. De la década de los ochenta hacia atrás viajar por Colombia era muy tranquilo, sabía uno que el recorrido era más largo porque las carreteras estaban en peor estado, pero no había tantos problemas de inseguridad, aunque siempre haya existido ladrones recordó ‘El Ratón’— Hace 40 años se viajaba de Boyacá hacia Cúcuta por Málaga, porque la carretera de Bucaramanga era una trocha. Siempre dicen que están arreglando y ampliando las carreteras, pero casi todo sigue igual”, opinó don Segundo.

El transporte de carga es un oficio que suele pasar de generación en generación y ha sido complejo contabilizar la cantidad de camiones que operan en el país, así como el número de personas que se dedican a este oficio. Tan sólo a partir del año 2000 comenzó a gestionarse una formalización del gremio con herramientas como el Manifiesto de Carga Electrónico, el Monitoreo para el Transporte Terrestre Automotor de Carga, el Índice de Costos del Transporte de Carga, entre otros instrumentos.

Al pasar por el Páramo del Cardón, en Chita-Boyacá, el carro se varó. El medio día es el único momento en el que la niebla se difumina en ese piso térmico que, en la cordillera de los Andes, se ubica en el límite superior de los bosques de niebla y el límite inferior de las nieves perpetuas, entre los 3000 y los 5000 metros sobre el nivel del mar, por eso rara vez es posible distinguir las cosas a más de dos metros de distancia sin encontrarse con la bruma blanca. Sobre la carretera de tierra que sirve de desvío para llegar a Tame, quedó atravesado el camión como para dar una curva. A escasos 2° de temperatura, las orejas de conejo de los frailejones asomaban por doquier y dieron la bienvenida en una quietud infinita. Las redes de musgo dominaban el ambiente y toda una familia de asteráceas decoraban con flores hostiles y amarillas el paisaje.

Don Segundo se bajó a revisar el carro, esa labor es la misma que suscita para el escritor la hoja en blanco, para el médico la auscultación del paciente para determinar su enfermedad, para el abogado la revisión de leyes y hechos para resolver el caso. Sin conocer el origen de la falencia, hay que meterse debajo del carro para revisar parte por parte, tuerca por tuerca, manguera por manguera, los mecanismos del camión.

La auscultación del carro duró casi una hora; don Segundo se había metido abajo del camión para revisar cada detalle de su máquina, utilizaba una y otra llave, según

el tamaño de las tuercas. Por fortuna, unos colegas desconocidos se bajaron de su camión para ayudar en la búsqueda y para facilitar las herramientas necesarias para el mal, que resultó ser un par de tuercas perdidas en la transmisión. Resuelto el inconveniente y después de revisar que las papas siguieran en su puesto, continuó el recorrido. “En este oficio hay que confiar en los colegas”, confesaría después El Ratón, “uno nunca sabe cuándo se puede quedar varado y de quién vaya a necesitar un favor; por eso, cuando veo a alguien que necesita ayuda, me bajo y pregunto, pero con cautela porque no se sabe si lo quieren robar a uno”.

Don Segundo arribó a Tame-Arauca a las 8 de la noche, un largo camino después de cruzar la cordillera occidental, para descargar la papa santarroseña. Con el estómago vacío, ‘El Ratón’ repitió el proceso de contratación de un par de corpulentos lugareños que bajaban de a dos bultos. Completado el proceso y vista la premura de la noche en el corazón del llano, ‘El Ratón’ decidió quedarse a dormir. Descansar en Tame, paso obligado por la carretera para quienes viajan del centro del país al departamento de Arauca, puede convertirse en un desafío si al poner la cabeza en la almohada se trae a la memoria el sinfín de noticias relacionadas con el municipio. En otros tiempos don Segundo hubiera guindado su hamaca de colores entre la carrocería y, sintiéndose como en casa, se hubiera echado a dormir una siesta profunda y corta hasta el amanecer; pero tanto andar le enseñó a ser prevenido y a preferir los hoteles, más por seguridad que por comodidad. 🌀



Desfile Cebú

Bienvenida la mañana y el camino hacia Arauquita, un municipio pequeño en población humana, con 37.000 habitantes, pero lleno de ganado cebú. Ocho toneladas de carne de res para estómagos bogotanos se acomodarían en la carrocería del Ford. El ganado había que buscarlo en una vereda cercana, ubicada a unos 30 minutos de carretera pavimentada y trocha. Interminables campos de arroz se habían vuelto amarillentos por la sequía de finales del 2009, regularmente, el departamento de Arauca, y el llano en general, tiene un clima tropical lluvioso, con precipitaciones que pueden alcanzar los 4.000mm anuales e influencia de los vientos alisios; por esa razón, productos como el arroz, la caña panelera, el plátano, los mangos, el maíz y otros frutos se cosechan con facilidad.

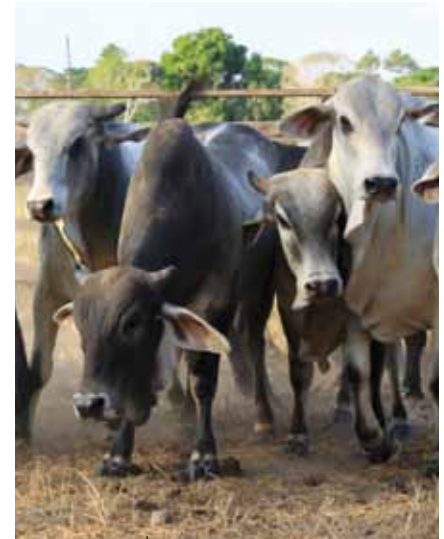
En estas tierras colombianas la seguridad de los forasteros está mediada muchas veces por la suerte y otras tantas por el dinero-vacuna que aún debe pagarse a los grupos al margen de la ley para poder transitar con tranquilidad las carreteras de Colombia; una "colaboración voluntaria" a "la causa", dicen los grupos, convirtiendo la voluntad ya no en la facultad de decidir y ordenar la propia conducta, sino en una cantidad de billetes entregados en dosis cada año.

Para el camino de regreso, Gerber, el hijo de don Segundo, condujo el camión. Él había conseguido el viaje de ganado con uno de sus contactos y debía transportar nueve reses hasta el matadero de Bogotá. Gerber, a quien por herencia y tradición en el gremio de los transportadores de carga también le corresponde el sobrenombre 'El Ratón', explicó que

los viajes de ganado estaban buenos por esa época, porque la sequía obliga a los ganaderos a mandar sus reses para Bogotá antes de que empiecen a adelgazar por falta de comida suficiente; tremenda paradoja, tomando en cuenta que Colombia tiene un índice de pluviosidad de más de 10.000 mm en algunos departamentos y que es uno de los países que constituyen la reserva acuífera del mundo.

Ya en la finca, Gerber estacionó en reversa el camión vacío frente a una especie de plataforma con vigas de madera y esperó a que el encargado trajera las nueve reses. Un par de vaqueros a caballo arriaron a las más gordas de la finca y con un lenguaje de sonidos bucales que permite el entendimiento entre vaca y hombre, obligaron al ganado a meterse en el camión. Comenzó un espléndido desfile de reses que ostentaban una versátil paleta de blancos y ocre, los desorientados animales entraban de a tres y eran asegurados con tres varillas de hierro a lo ancho de la carrocería, como haciendo un cajón de varillas para cada trío, garantizando así que no se arrumaran todas durante el viaje, corriendo peligro sus vidas.

El desfile terminó cuando fueron pesados los animales, 856 kilos pesó la más gruesa; cuando los pastizales están verdes, hay reses que superan la tonelada de peso. Por lo general, en Arauquita se maneja la explotación agropecuaria



De acuerdo con la resolución 004100 del 28 de 2004, por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, los camiones de eje sencillo pueden cargar: 6 toneladas los de 2 llantas y 11 los de 4; los carros con eje tandem pueden cargar: 11 toneladas los de 4 llantas, 17 toneladas los de 6 llantas, 22 toneladas los de 8 llantas; los carros con eje tridem pueden cargar: 16 y 1/2 toneladas los de 6 llantas, 19 toneladas los de 8 llantas, 21 1/2 toneladas los de 10, y 24 toneladas los de 12 llantas.



Desde el año 2008 el Ministerio de Minas y Energía estandarizó los precios del combustible importado de Venezuela, 3500 pesos el galón de gasolina y 2600 pesos el galón de ACPM, para ese año; mientras el galón de gasolina colombiana costaba en ese entonces alrededor de 6200 pesos. El tráfico de combustibles de Venezuela a Colombia continúa teniendo una marcada presencia en los municipios fronterizos, y se sigue vendiendo de manera ilegal fuera de las estaciones de servicio.

extensiva, es decir, haciendo uso de los recursos naturales presentes en el territorio, sobre amplios terrenos y sin maximizar la productividad con elementos químicos, riego o drenajes. Por esta razón, las sequías suelen ser devastadoras para la crianza de ganado en esta región. La ganadería en Arauquita es de doble propósito, se busca la obtención de leche y carne, con cruces de Cebú con Holstein, Pardo Suizo y Normando.

El primer y único viaje para el ganado son horas de terror. Además de la gélida bienvenida bogotana y el susto por el recorrido, que les causa la pérdida de 2 a 6 kilos de peso, deben permanecer de pie durante todo el trayecto porque si hay algún movimiento brusco, como un freno en seco o una curva cerrada, unas reses pueden caer encima de otras, causandoles daños o incluso la muerte. Es imprescindible que el ganado llegue en pie a su destino, de lo contrario, el

camionero o la empresa contratante debe pagar la res que ha muerto.

El problema es que los animales se cansan, o les dan calambres y en algún momento se acuestan. El conductor del camión debe estar atento todo el viaje y para levantarlas si se han echado, se utilizan varios mecanismos: se les golpea con un palo, se les transmite corriente del camión en las patas, se les pone detergente en los ojos; todo depende de lo encalabrado que esté el animal y siempre teniendo cuidado con las manos y los pies propios, porque se puede sufrir un accidente al tener los dedos entre la carrocería y los animales, “el dolor de un machucón de esos es indescriptible -aseguró ‘El Ratón’ al recordar un incidente durante sus años de inexperiencia—, hay gente que ha perdido los dedos, la cox de un animal de esos puede reventar la carrocería”, dijo.



Antes de iniciar el camino de regreso pasó por una estación de servicio muy particular. En medio de la carretera hallamos unas casitas de madera tipo pesebre, por entre las tablas se podía ver el interior ocupado por unos tanquitos de plástico, rucios de la arena del sector y otros tantos toneles de metal ajado. Esperó unos minutos a los dueños del negocio, que llenaron por completo la capacidad de combustible del camión, llenando incluso los tanques de reserva, esos que se encuentran ubicados en los costados de las puertas del cabezote, donde tanto conductor como pasajero apoyan el pie para subir. El sistema es sencillo, los tanquitos de diesel son evacuados en un embudo gigante recubierto de un filtro de tela, que está ubicado en un soporte de varillas a dos metros por encima del piso. El embudo está conectado a una manguera que tiene su respectiva válvula para permitir o denegar el paso del espeso líquido marrón; la manguera desemboca en el tanque de combustible del camión. En esa ocasión bastó con seis pimpinas de diesel. Es un hecho

que cerca a Venezuela el combustible es más barato, mucho más si se adquiere en uno de estos abastecimientos.

Una vez terminado el proceso de *tanqueado*, nos encaminamos de regreso a la ciudad, no sin antes haber comido una buena dosis de caldo de costilla, carne asada, arroz, plátano frito, jugo y tinto; el desayuno justo para la jornada venidera. Toda esa comida junta a las 8 de la mañana apunta a robustecer aquella figura que incluye una prominente curva en el área abdominal, conocida como “barriga de camionero”, un cliché que, si bien caracteriza a la mayoría de conductores de camión, corresponde también a la realidad de todo aquel cuyo oficio cotidiano consiste en permanecer sentado más de 8 horas al día sin hacer otro tipo de actividad física significativa. En todo caso, un desayuno bien trancado es indispensable para dar inicio a un viaje largo e incierto por las carreteras colombianas, donde nadie puede determinar qué pasará más allá de lo que el vidrio panorámico muestre. 🚗



02

Un negocio sobre
ruedas impagables





“**S**er transportador no es un buen negocio”, es la conclusión de Fernando Díaz, transportador con 25 años de experiencia, después de narrar el recorrido de su vida en el negocio del transporte de carga “solía serlo en la época en que mi papá trabajaba en esto; con un camión pequeño logró darle estudio en la universidad a mis hermanas, arreglaba sin problemas el carro poniéndole buenos repuestos y también le alcanzaba para hacer sus farras, incluso parando durante ocho días. Hoy en día no se puede hacer eso. Para ser camionero hay que ser muy juicioso, de otra manera no alcanza la plata—, comentó don Fernando haciendo cuentas en su cabeza de la cantidad de gastos que conlleva ser responsable de un camión en estos días.

En la mente de los colombianos aún existe el imaginario de que tener un camión implica tener una buena cantidad de dinero en el bolsillo. Es verdad. Para hacer un viaje en uno de estos vehículos transportando algún tipo de carga, es preciso tener a la mano al menos dos millón de pesos en efectivo por los gastos que implica el viaje mismo. Siguiendo ese planteamiento, es fácil concluir que el camionero siempre tiene plata, porque siempre está viajando. Pero, ¿qué porcentaje real del par de millones que el conductor guarda en su pantalón se queda en el fondo de esos bolsillos? Si el conductor es propietario de ese único vehículo, pero está pagando

el crédito del mismo en el banco, tan sólo un 30% o 40% del capital hará parte de su salario, eso si no hay ningún paro camionero de por medio, si le han pagado a buen precio el felte, si la carga sale rápido y no debe quedarse esperándola días y noches pagando hotel y alimentación para el conductor, si no ha sido víctima de alguna extorsión de los grupos armados, entre otras vicisitudes que conlleva el transporte de carga.

El cambio de siglo trajo muchas transformaciones para el transporte de carga en Colombia. De la década de los noventa hacia atrás, la oferta de vehículos correspondía con la demanda de transporte de alimentos y otros artículos; poseer un vehículo de carga resultaba muy conveniente porque no había competencia excesiva de vehículos de transporte. “Con el paso del tiempo, la importación de vehículos se hizo mayor y la ilusión de hacer dinero rápido estando frente al timón, junto con el esquema de crédito bancario, se convirtieron en una trampa letal para muchos transportadores que quisieron adquirir un carro nuevo. Aún hay y habrá muchos que, por falta de información verdadera, por desconocimiento del negocio, se meten en un crédito y perderán mucho dinero— sentencia don Fernando— porque cada mes deben responderle al banco por cuatro o cinco millones de pesos y la verdad es que, como está la competencia en este momento, sólo haciendo grandes esfuerzos se puede conseguir ese dinero”.



La Tarjeta de Operación es el documento que habilita a los vehículos automotores para prestar el servicio público de transporte, bajo la responsabilidad de un operador o empresa de transporte. En 1998 este documento fue abolido para el transporte de carga, es decir que ya no es necesario que los camioneros afilien su vehículo a una empresa de transportes para llevar a cabo su oficio; sin embargo, son muchos los que aún consideran necesario tener la calcomanía de afiliación en la puerta del camión.

Para el transportador minorista, aquel que posee uno o dos carros, bien sea mediante una sociedad de negocio o con capital propio, el asunto funciona así: debe estar asociado a alguna empresa de transporte; si bien el gobierno abolió la norma que exigía la afiliación de todos los camiones a las empresas de transporte, la gran mayoría de generadores de carga requieren dicha afiliación. Así, muchos camioneros se incorporan a “empresas de papel”, es decir, que están registradas y cumplen con ciertas normas, pero que no generan trabajo para los transportadores en sí, es decir, no generan carga de ningún tipo y los conductores no tienen la certeza de contar con una fuente de empleo regular. De ahí se desprende la incertidumbre del negocio y, muchas veces, la imposibilidad de cumplir cabalmente con la responsabilidad mensual crediticia

en este eslabón de la cadena del negocio, compuesto por los transportadores minoristas.

La ruta más común de don Fernando durante su vida como transportador de carga, iba de Sogamoso-Boyacá llevando productos hechos de hierro, hasta Santa Marta-Magdalena de donde traía chatarra para la siderúrgica de Boyacá. Durante ese cuarto de siglo de ejercer un oficio heredado, don Fernando descubrió que los años dorados del transporte se acabaron tras la fiebre de la importación de vehículos de carga pesada, durante la primera década del siglo XXI.

La competencia siempre ha estado ahí, siempre hay alguien que se interesa por el negocio y hace lo posible por adquirir su vehículo propio o por montar su propia empresa de transporte, más aún si se tiene en cuenta que es un oficio que pasa de generación en generación sin que nadie se lo proponga; pero esa competencia se hizo inmanejable para el transportador minorista, tanto así que ya no existía la posibilidad de cumplir con la meta promedio de hacer cuatro viajes por mes. “La cosa empezó a estar tan mal en las épocas de los secuestros, desde 1999 hasta el 2002, a veces tenía que conformarme con hacer un solo viaje al mes y no cuatro, como debería ser. Afortunadamente ya había salido de la deuda de pago del carro, de otra manera no hubiera sobrevivido. Responder por una deuda de 200 millones de pesos con un solo vehículo es casi imposible, por eso es más fácil para los que tienen hartos camiones, porque pueden pagar el carro nuevo con las ganancias de los otros”. 🗣️

Encrucijadas del negocio

Don Fernando es dueño de un Mack 78, un tracto-camión, mejor conocido como “tractomula” o “mula”, vehículo de dos ejes con semirremolque de dos ejes, que tiene la capacidad para transportar 36 toneladas. Lo condujo durante 12 años, hasta hace un par de años cuando tuvo un pre infarto mientras conducía y tuvo que dejar su puesto frente al timón para dirigir el negocio desde su casa. “Una experiencia interesante —afirma— pero nada comparado con la aventura que significa subirse por la mañana al carro para recorrer el país. La verdad, eso es lo que más me gustaba de mi trabajo, la posibilidad de explorar diferentes cosas cada vez”.

“Cuando le cedí el carro a un conductor aprendí algunas otras cosas acerca del transporte, entendí que, como dueño, uno debe aceptar que el conductor lo robe de frente para que él pueda subsistir también”, afirmó don Fernando. Por lo general, todos los empleadores pagan un sueldo mínimo para cada conductor o un porcentaje sobre el tipo de carga que lleven. “En mi caso, manejo un sueldo básico de 500 mil pesos más un 8% del producido del vehículo; pero hay quienes pagan el 10% o el 12% y hacen el arreglo de las prestaciones sociales. El transportador minorista no puede hacer eso porque si el dueño liquida al conductor como lo ordena la ley, no le alcanza para sus propios gastos”.

Hay muchas maneras en que el dinero sencillo se puede fugar del bolsillo de un conductor de camión, un repuesto, una multa, combustible más costoso, un encuentro ocasional con algún policía corrupto, entre otras. El deber del dueño es vigilar detenidamente el buen manejo del carro y del dinero para evitar ser asaltado. “Puede ser una lotería dar con un buen conductor, que sea ho-

nesto y que no se embriague muy seguido; pero he notado que la mayoría de las veces no es falta de voluntad u honorabilidad del conductor, sino que la competencia es muy alta y ya no se puede tener la certeza de conseguir una nueva carga tan pronto termina el viaje como hace unos años”. Cuando el conductor mismo tiene que conseguir el viaje de regreso, hay dos posibilidades: se puede esperar una buena carga, a buen precio, pero esa espera implica pagar alojamiento y alimentación extra para el conductor, corriendo el riesgo de que la carga nunca salga y al fin haya que conformarse con la que haya disponible; la otra opción es tomar de inmediato un flete mal pagado, producto de la altísima competencia, pero se corre el riesgo de que se pierda plata en vez de ganar, pues el viaje sale más caro que lo que paga el flete. Esto ocurre porque hay otros conductores que necesitan cumplir con la deuda mensual y no les importa proponer al generador de carga viajes excesivamente baratos, siempre y cuando puedan ganar unos pesos para cubrir la cuota.

Un viaje puede valer 2 millones 300 mil pesos, dependiendo del tipo de carga. Los gastos del vehículo están sobre un millón 600, incluyendo el sueldo del conductor y sus viáticos, la gasolina y los peajes; así que el dueño queda con una ganancia de 700 mil pesos por viaje; si el vehículo realiza cuatro viajes por mes, sería un total de 2 millones 800 mil pesos. Ese dinero es una ilusión, porque en cada viaje el carro va desgastando llantas, manigueras, aceite, reparaciones que hay que realizar en algún punto





del mes. Así, cada cuatro viajes de Bogotá a la costa, por ejemplo, se realiza un cambio de aceite del motor. Para carros modelo 90 hacia atrás el cambio de aceite vale en promedio 500 mil pesos.

También puede requerir cambio del filtro de agua o del ACPM, un engrase, una revisión de valvulinas, y muchas otras cosas, sin contar con algún posible accidente. "Cuando el carro pide hay que darle, y ahí se va el ahorro. No es como en otros tiempos, hace diez años, cuando un carro generaba una ganancia del 65%, sacando los gastos del conductor y del carro; hoy en día es lo contrario, sumando lo del conductor y los gastos del vehículo, el dueño obtiene sólo el 30%, que no son para el bolsillo sino para ahorrar para alguna eventualidad".

Cada 6 u 8 meses el carro requiere un nuevo juego de llantas. Una tractomula tiene 18 llantas y cada una cuesta

alrededor de un millón de pesos. En vista del costoso mantenimiento de la herramienta de trabajo, los camioneros han optado por sacar el mejor provecho a las llantas, ubicando las nuevas en el cabezote, que son las 8 llantas de fuerza, y a los 3 o 4 meses se pasan para atrás con las llantas de arrastre. Aún así, el valor de estas piezas es bastante alto, así que han optado por utilizar el llamado 'reencauche', un proceso que consiste en pelar la llanta y ponerle una suerte de cinturón de caucho con el mismo labrado que ya se ha desgastado. El reencauche cuesta de 400 a 550 mil pesos "eso ha aliviado el bolsillo porque se economiza un 60% y la duración es similar a la de una llanta nueva, el reencauche ha mejorado mucho ya casi no se despegan ni se estallan, aunque muchas veces la duración depende de la buena suerte; de todas maneras tenemos que hacerlo de esta manera porque comprar llantas nuevas cada vez es imposible".



Las llantas son muy costosas pero es mejor tenerlas en buen estado, porque los recovecos de las vías colombianas no dan tregua, mucho menos con el rigor del clima cada vez más azaroso e irascible. “Sí he notado los arreglos que se han hecho 10 años atrás, ahora se ven los puentes y las glorietas, en unas vías más que en otras, por ejemplo la carretera de Bogotá a la costa Caribe está muy bonita, lo mismo la de Bogotá a Cali o la de Bogotá a Boyacá. Da gusto andar por ahí —admitió don Fernando— pero hay carreteras con pavimento de la época de mi papá, no los han cambiado y en ocasiones Invías espera a que el daño esté grande o haya alguna tragedia para mandar la maquinaria adecuada. En la vía de Bucaramanga hacia el Playón para salir a San Alberto hay grandes trayectos que no les han puesto nada de pavimento nuevo y hay otros lugares donde se dañan a cada rato. Tanto aguacero y después la sequía

ocasiona muchos derrumbes que deterioran rápidamente las carreteras”.

Elegir el transporte como estilo de vida requiere valentía y pericia para encarar con inteligencia situaciones inciertas se presentan en las vías, como fallas geológicas y defectos de las carreteras. “Una vez tuve que contratar obreros y comprar un viaje de tierra y otro de gravilla para arreglar un pedazo de carretera de Vado Real hacia la costa, me costó 170 mil pesos de mi bolsillo, pero preferí pagarlos porque la carga que llevaba era costosa, era un verdadero riesgo pasar por ahí y no tenía opción de esperar a que vinieran a arreglarla”, recordó don Fernando con pocas muestras de felicidad. “Creo que en el gobierno deberían hacer un mejor estudio de los terrenos y de los materiales para construir mejores vías”, comentó. 🚗

De acuerdo con el reporte del 2012 de Invías, de los 11040Km de la red total calificada que cubre todo el país, hay 8313Km pavimentados y 2727Km sin pavimentar. Sin embargo, este reporte debe ser actualizado con frecuencia debido a los múltiples derrumbamientos que se presentan en diferentes puntos de la infraestructura vial colombiana.

03

Los camioneros y la ley



El “cajero automático” de la carretera

‘Un amigo en el camino’, es la consigna que la Policía Nacional instauró para referirse a los miles de oficiales que se encuentran en todas las vías del país para brindar seguridad y ayuda a los usuarios de las carreteras; pero la percepción que tienen los camioneros es muy distinta. “La peor delincuencia es la policía —es la opinión de Hans Morales, dueño de una compañía de camiones que presta servicios de transporte a empresas generadoras de carga como Suramericana de Transportes, Rápido Humadea, Transportes Cataluña, Botero Soto, entre otras— hace 8 días llevaba una carga 70 centímetros por fuera del carro, la ley permite un margen de un metro sin que se genere multa, tuve que comprar un aviso blanco de 1 metro de largo por 70 centímetros de ancho donde dice en letras rojas ‘carga larga’; el letrero estaba visible, no se había doblado ni nada. Llegando a Valledupar, los policías del retén dijeron que el letrero debía ser amarillo con letras negras, así que debía darles 50 mil pesos o si no se me llevaban el carro para los patios”.

La inseguridad a la que están expuestos va más allá de las peligrosas irregularidades de las carreteras. Muchos camioneros afirman que la policía o el ejército mismo pueden representar un riesgo porque, en muchos muni-

cipios alejados de los centros urbanos, la corrupción es ley. “Está bien que hagan las revisiones de rutina, por la seguridad de todos, pero no estoy de acuerdo con que siempre le busquen el quiebre a uno para sacarle plata. Un día, en un retén de la policía me encontraron todo en orden: los papeles, la carga, las llantas nuevas, etc., pero en el equipo de herramienta me hacía falta tan solo una de las siete llaves que exige la ley, sólo por eso el policía me dijo ‘le hago el comparendo o cómo arreglamos’. No digo que siempre pase, pero los casos son infinitos; me ha pasado a mí muchas veces y estoy seguro de que a cada conductor colombiano le ha ocurrido al menos una vez”, relató Morales.

“Nosotros los camioneros somos el cajero automático para los militares y policías”, dijo don Segundo, “no es sino que necesiten plata y le van pidiendo a uno de frente 100mil o incluso más de 200mil, porque saben que el comparendo por exceso de carga 4 millones 500 mil pesos; uno ya sabe y se resigna a darles, aunque a veces me ha dado tanta rabia que prefiero que me hagan el comparendo, para no facilitarles ni un peso”, afirma el experimentado camionero, “siempre va a haber algo por lo que quieran pedir plata: la falta de una farola, se pudo romper en el camino, un par de kilos de sobre peso, las llantas desgastadas, en fin”.



El Manifiesto de Carga es un documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan por carretera, desde el lugar donde son cargadas a bordo de un vehículo, hasta el lugar donde se descargan para su entrega al destinatario. La falta de este documento y el sobre peso son las principales causas de comparendos en las carreteras colombianas.

Erinzon Montes, Subintendente de la Dirección de Tránsito y Transporte, coloquialmente llamada Policía de Carreteras, afirmó que en muchas zonas del país es costumbre dar y recibir dinero en los retenes de policía. "Se trata de una cuestión cultural. Un patrullero, que está en el rango mínimo en la Dirección de Tránsito y Transporte, gana entre 1 millón 200 y 1 millón 300 mil pesos libres, así que no habría razón para

que estén buscando maneras para conseguir ingresos extras a costillas de los conductores —dijo— pero si un muchacho de esos se pone a endeudarse de más o a tener hijos de diferentes mamás, le queda muy difícil sostener a varias familias con ese sueldo", fueron las palabras de la autoridad para explicar el fenómeno del soborno, en extinción, pero todavía vigente en todo el país. "Estamos trabajando fuertemente en la abolición del cohecho, pero es un cambio cultural, que debe darse hasta el núcleo familiar, por eso es un proceso largo y que requiere mucho compromiso y paciencia. Yo llevo 14 años trabajando en la Dirección de Tránsito y Transporte y he notado el cambio positivo", dijo el policía.

Los transportadores reconocen que son medidas impuestas para velar por la seguridad de todos los colombianos, la discordia está en que el alto nivel de competitividad que deben manejar riñe con los agudos costos que implica el mantenimiento de un camión, cualquiera que éste sea. Es verdad que el numeral 2 del artículo 3°, de la Ley 105 de 1993, establece que "La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad", lo que inquieta a los transportadores es hasta qué punto el control ejercido por el cuerpo policial es efectivo para la seguridad de los colombianos y en qué momento la autoridad deja de ser un 'amigo' para convertirse en el dolor de cabeza de todo transportador. 🇨🇴

Más allá del alud

El Subintendente Montes afirmó que la seguridad en las vías depende de los múltiples retenes policiales, mucho más con la política de seguridad de los últimos gobiernos. El problema se presenta cuando los delincuentes hacen uso de los uniformes y esquemas policiales para engañar a los conductores o cuando los policías están ligados a organizaciones delincuenciales. Rara vez los medios de comunicación nacionales dan cuenta de los acontecimientos que ocurren en las carreteras, más allá de los ya tradicionales derrumbes de las montañas sobre las carreteras durante las temporadas de lluvia.

Aunque las inundaciones y derrumbamientos sean situaciones de preocupación nacional, sobre todo porque la sanidad y desarrollo de los municipios queda en vilo, y la economía del país se detiene ante la imposibilidad de comunicación efectiva entre departamentos, los otros acontecimientos que tienen las vías como escenarios merecerían un tratamiento más profundo.

“Uno no puede confiarse ni de la policía, porque se han visto casos en que se hacían retenes, los policías pedían los datos normales para el reporte que llevan, pero más adelante salían los cómplices y lo paraban con un carro similar, le repetían los datos que uno había dicho anteriormente y ahí lo robaban” testificó don Fernando “En la vía para Cali se presentaban mucho

esos casos hace unos años, se perdían los carros o los viajes de azúcar. Hubo una investigación y se determinó que la policía sí estaba involucrada con los robos del sector, desapareció el retén y los atracos de la vía, pero hubo muchas personas que perdieron la vida. Es el caso de un amigo mío, lo atracaron subiendo de Calarcá, donde hay una pendiente. Tenía que ir a paso lento porque las subidas son largas, así que si lo cerraba un carro pequeño, igual tenía que disminuir la velocidad. Así se subían al carro y sacaban el arma. A los cuatro meses lo encontraron tirado entre un cultivo cuando fueron a cosechar la caña. Es por eso que la amistad entre transportadores es tan importante, hay mucho compañerismo porque la mayoría de tiempo estamos desprotegidos en las carreteras y uno está expuesto a que lo roben o lo borren”, relató.

En el año 1999 el diario La Crónica del Quindío reportó la muerte de un hombre de 46 años llamado Ernesto Torres, oriundo de Boyacá, en un cultivo de caña en los límites entre Calarcá y la Tebaida, pero no se volvió a mencionar el caso o el avance en la investigación. “Entre más se alejen los hechos de los centros del país, menos reportes habrán por parte de los medios de comunicación —dijo el Subintendente Montes— ha habido muchos casos de policías corruptos que han sido destituidos, pero nada de eso se ve en las noticias”, dijo. 



La inseguridad para los camioneros en las vías es de todas las índoles. De acuerdo con Pedro Murcia, directivo de la Asociación Nacional de Camioneros, esta organización realizó una serie de diálogos con las Farc y el ELN en los años 1998 y 1999 para frenar las quemadas de camiones que tuvieron lugar a finales de los noventa, cuando se quemaban filas de 10, 15 o incluso 27 camiones, con el fin de llamar la atención de los medios y las autoridades, o para presionar por el pago de una vacuna.

Paro de camioneros

El primer paro camionero se presentó en abril de 1996, siendo Juan Gómez Martínez el Ministro de Transporte (1994-1996). Los principales requerimientos del gremio en ese entonces fueron la abolición de la Tarjeta de Operación y una mejora en la infraestructura vial de todo el país.

Está claro que los transportadores de carga no son los personajes que más roban pantalla en los medios de envergadura nacional, a excepción de su aparición anual en las primeras planas cuando se presenta un paro de camioneros que amenaza el desenvolvimiento normal de la economía nacional. En esa época del año comienza a ser importante para el resto de ciudadanos el lugar de origen de los productos y el camino que deben recorrer para llegar a las demás ciudades y municipios.

El origen de los paros de camiones empieza a gestarse a finales de 1995, luego de que comenzara a presentarse en Colombia el fenómeno de caída de puentes y avería constante de las vías interdepartamentales en múltiples zonas del país. Esta situación generó una honda preocupación en el Gobierno Nacional, que desembocó más adelante en la emisión del Código Nacional de Tránsito Terrestre en el año 2002. Después de un análisis, se encontró que la cantidad de peso que estaban manejando los camiones y tractocamiones superaba con creces el peso que las vías y los camiones mismos soportaban; si un camión tenía capacidad para llevar 30 toneladas, el conductor lo cargaba con 45 o 50 para ga-

narle más dinero al viaje y pagar más fácilmente la deuda con el banco, o para ahorrar y comprar un nuevo vehículo.

Si bien es cierto que el sobrepeso era una práctica ilegal, común en ese entonces, la inconformidad en el gremio del transporte se generó porque hizo falta un análisis más profundo, que tomara en cuenta que las carreteras no estaban diseñadas para soportar siquiera la circulación de los camiones con el peso reglamentario, mucho más después de la política de apertura económica planteada por el entonces presidente César Gaviria, medida que fue muy favorable para los transportadores, porque facilitó los créditos de vehículo y la gestión de la carga, pero que fue en detrimento de las vías del país por falta de materiales y estructuras adecuadas para el trajín que desataría más adelante.

Una vez entraron en rigor las reformas y decretos que regulaban el tránsito vehicular de carga, a principios de 1996, los camioneros comenzaron a tener problemas con el pago oportuno de las letras de cambio porque les era imposible continuar viajando con el sobrepeso al que estaban acostumbrados. A mediados de ese año los transportadores empiezan a organizarse en lo que hoy es la Asociación Colombiana de Camioneros (ACC), conductores de Cundinamarca y Boyacá, junto con colegas de Buenaventura y Medellín, comienzan el diálogo acerca de los que consideran sus derechos y se ponen de acuerdo para realizar el primer paro nacional de camioneros, que convocó sin redes sociales electrónicas a



transportadores de todas las grandes ciudades, paralizando por completo al país y tuvo lugar en abril de 1996.

De acuerdo con Pedro Murcia, quien fue Presidente Seccional de la ACC en Bolívar, Censor Costa Atlántica y Director Operativo Nacional de la ACC, la organización de los camioneros ha servido para conseguir mejores oportunidades para el gremio, tomando en cuenta que cada vez es mayor la oferta de vehículos y la demanda no necesariamente mejora, mucho menos con la inestabilidad del clima en todo el territorio nacional, que evita el desarrollo normal de los cultivos de cada región. “El transporte de carga terrestre mueve el 5% del Producto Interno Bruto de Colombia, por eso es fundamental que los camioneros estemos unidos por el bienestar común. Es un hecho que los paros de transporte de carga funcionan porque nos hemos convertido en una red de apoyo mutuo, con voceros que conocen el tema a profundidad”, expresó Murcia.

“A través de los años se han venido efectuando cambios al Código Nacional de Tránsito Terrestre, lastimosamente siempre ha sido necesario efectuar un paro nacional que significa grandes pérdidas económicas y materiales para el país en general y para el transportador en particular, quien está obligado a cancelar el viaje, perdiendo el dinero que habría de producir”, afirmó Murcia. El desacatamiento del paro puede ser motivo para que los mismos camioneros quemen los carros de sus compañeros o le causen a los carros averías de cualquier tipo, sobre todo en las vías que conectan los epicentros comerciales del país.

Aun con los impactos que tienen los paros camioneros, el gremio sigue unido porque perciben los cambios en las leyes a su favor. En 1998 la organización gremial consiguió abolir la Tarjeta de Operación, documento que exigía a los camioneros la afiliación a una empresa de transporte para poder transitar, “el problema es que ese cambio no tuvo mayor divulgación y aún hay quienes siguen afiliándose y exigiendo la afiliación”, afirmó Murcia.

Otro cambio positivo que se logró gracias a la unión entre transportadores fue la valorización de los vehículos que deben ir para chatarrización no como un vehículo sino como patrimonio de toda una vida de trabajo de un camionero, esto quiere decir que en vez de valorizar un camión sencillo en 15 millones de pesos, hay casos en que lo avalan en 35 millones. La norma contempla hoy en día que por cada camión nuevo de cinco toneladas que ingrese al país, se debe chatarrizar uno viejo, es decir, que sea un modelo anterior al año 1975. Aunque es muy difícil que todos los transportadores estén de acuerdo con las decisiones del gobierno, en general avalan esta medida porque así se ayuda a reducir la sobreoferta de vehículos que hay en el país, al mismo tiempo que se aminora la contaminación ocasionada por vehículos muy antiguos.

“Las organizaciones gremiales son el recurso que tienen los alrededor de 250mil camioneros del país para proteger sus intereses frente al Gobierno Nacional, estableciendo un diálogo argumentado que se basa en el mutuo respeto”, dijo Murcia. 



04

Crónicas

Fosa en el platanal

Rumbo a Bogotá viajaba don Fernando en su Mack 78, una tractomula que bien hace honor y reconocimiento a las palabras de Jorge Velosa en una de sus más conocidas carrangas. Que un transportador le diga a una mujer que la quiere más que a su camión es un halago sin igual, por lo menos en Colombia, donde es tan complicada la adquisición y manutención de los vehículos; razón por la cual los camioneros le toman un cariño inusitado a los vehículos, mucho más si son propios. Llegando a Fundación y con las ventanas abiertas, para dejar correr el viento de las fogosas tierras cercanas al mar en el departamento del Magdalena, don Fernando pasó uno de esos reductores de velocidad, comúnmente conocidos como policías acostados, y vio un carro Nissan viejo estacionado, del que se bajaron dos personas, don Fernando tomó el carril izquierdo para esquivar al automóvil muy despacio, obligado por los reductores. A los estribos de los tanques laterales de combustible se subieron dos hombres, uno en cada lado.

Desde afuera parecía que dos amigos estaban saludando al conductor recién llegado, el panorama de don Fernando era distinto, un revólver negro apuntaba hacia su pecho mientras el hombre que sostenía el arma le indicaba que siguiera su camino como si nada raro estuviera pasando. Don Fernando no podía ver sus caras, no podía acelerar intempestivamente y dejarlos botados como en las películas, porque la fila de reductores continuaba, además sería una reacción tardía visto que su indeseado acompañante del lado derecho ya había abierto la puerta y estaba sentado a su lado y en su acento costeño le

informaba que se trataba de un atraco, “siga andando, a ver qué tan bueno está este carro”, le decía el hombre, que vestía una camisa azul y parecía conocer el funcionamiento de un vehículo de esas proporciones.

A medida que avanzaba en el camino y que las luces del pueblo se desvanecían en la distancia, el pulso de don Fernando se aceleraba, la posibilidad de que alguien descubriera lo que pasaba era cada vez menor. La complicidad de la noche dejó todo en silencio y se tragó ese suceso del que nadie en el pueblo se percató. Avanzaron alrededor de dos kilómetros, su acompañante del lado derecho le seguía apuntando con un revólver y el del lado izquierdo se había instalado detrás de la cabina para no levantar sospechas entre los conductores de los carros que pasaran en sentido contrario.

El Nissan adelantó a don Fernando y al pasar una curva le pidieron que estacionara el carro. A lado y lado de la carretera hectáreas sin fin de cultivos de plátano crecían en silencio y dejaban sus hojas a disposición de los esporádicos vientos de la zona, en una calma infinita que aturdió aún más a don Fernando. “Apaga el carro y bájate”, le ordenó el hombre de camisa azul, con tono altanero pero con una tranquilidad inusitada; percibía don Fernando que tenían todo planeado. El de azul señalaba todo con el arma al mismo tiempo que hablaba, “apaga el carro”, decía y señalaba el millaré, “bájate”, señaló la puerta y luego le apuntó de nuevo. Don Fernando, en medio de su angustia, puso el freno de mano, apagó las luces, accionó la palanca del trabajador, devolvió la llave al estado de

apagado y la dejó ahí. Estando ya en el suelo pudo distinguir las caras de los cuatro hombres que lo atacaban, ninguna se le hizo familiar, mucho menos a la luz de una noche sin luna, un paisaje perfecto para los que les gusta ver las estrellas, con la tenue brisa, el olor a tierra caliente, el sonido de los grillos y las intermitentes luces de rabo de luciérnaga. En medio de un río de groserías, uno de los hombres le explicó que necesitaban el cabezote de su carro para engancharlo con el tráiler de una mula que venía con una carga que a ellos les servía, desvalijaban el cabezote de la otra mula y dejaban su tráiler con la carga de chatarra que llevaba ahí mismo; la chatarra es una de las cargas más baratas que se consigue en Colombia, pero es preferible que devolverse con el carro vacío para la casa, por eso es una opción para muchos camioneros que prefieren regresar pronto a su casa y no quedarse esperando otra carga de mayor cuantía.

Mientras el grosero hablaba, escupiendo palabras como regañando al camionero por alguna cosa, don Fernando pensaba que la carrocería se iba a dañar si la desenganchaban llena y a la fuerza, la reparación iba a ser costosa, pero al menos no tendría que empezar de ceros. Pensaba en la carrocería como un tesoro, al fin y al cabo era lo único que le iba a quedar de su tractomula, que había comprado con tanto esfuerzo después de endeudarse hasta el fin tres años atrás, con letras mensuales para el Banco Agrario, que superaban con creces la capacidad de ganancias del carro. Actualmente, una trac-

tomula nueva está costando en Colombia alrededor de 200 millones de pesos y para adquirirla a crédito es necesario pagar letras de cambio de unos 4 millones mensuales.

El copiloto del Nissan, el más callado de todos, comenzó a atarle las manos atrás con una pita de las que usan para amarrar las cajas de 30 huevos; le apretó tanto las muñecas que don Fernando hizo un gesto de dolor, el chofer del Nissan lo miró con odio y procurando una situación favorable para sí, le dijo "está muy alzado o qué", don Fernando frunció el seño en señal de extrañeza, pues no había musitado palabra ni se había resistido a que lo ataran; don Fernando creció viendo programas como Profesión Peligro y MacGyver, pero tenía muy claro que ante cuatro hombres armados y teniendo las manos atadas era mejor no jugar a ser Jackie Chan. "No te gusta o qué" volvió a preguntar el chofer del Nissan y, como no encontró respuesta, le encajó un puño debajo del ojo, el lenguaraz también se unió a la golpiza y le dio dos golpes zurdos en el estómago que tumbaron a don Fernando y allí conoció la dureza de las suelas y puntas de tres zapatos diferentes.

Más magullado que banano en lonchera escolar, don Fernando tuvo que ponerse de pie, ahora lo iban a llevar al platanal. Sabía que su hora había llegado porque el de camisa azul sabía manejar, se le notaba; él mismo le dio la orden al del Nissan de que se llevara el carro para más adelante, para desenganchar la carrocería. El grosero lo agarró con fuerza de su brazo de-



recho, con una mano que podría exprimir una toronja como si fuera un limón. Se adentraron en el platanal, oscuridad absoluta, las ramas le golpeaban la cara, como si no lo quisieran dejar seguir; el ofensivo agresor iba apartando la vegetación con su mano libre, don Fernando sólo podía seguir un paso tras otro, tropezando con maleza y pensando en las culebras que posiblemente tenían su morada cerca.

Habrían avanzado 50 metros cuando se escuchó el sonido del carro al encender e inmediatamente después se oyó un golpe seco, como el de una mecha de tejo al reventar. “Traigan al hijueputa conductor a ver qué es lo que pasa”, vociferó el de camisa azul, don Fernando lo escuchó y un escalofrío atravesó su cuerpo, un litro más de sudor le corrió por la frente y sintió el jalonazo del vulgar, cuyos ojos negros lo miraron con el odio de una señora rezandera hacia alguien que se ríe en misa.

La palanquita del trabajador que don Fernando había torcido al bajar del camión, era nada menos que un botón diferencial, o trabajador, que en ese momento servía como acceso directo al aire continuo del tráiler, al soltar los botones de seguridad siempre queda activado el freno, por eso al arrancar forzaron al carro y rompieron el repuesto de la transmisión. Don Fernando fue desatado y subió de nuevo a la cabina, intentó arrancar varias veces y revisó el capó de la tractomula, aunque para él fuera muy obvio que el carro no iba a moverse de ahí con el repuesto roto. Lo insultaron de todas las formas que él cono-



cía y en nuevas formas costeñas que ignoraba; de nuevo lo golpearon, en el suelo lo patearon y el de camisa azul dio una nueva orden al malhablado, que le pegara un tiro. Ya no podía regresar el tiempo para no haber accionado la palanquita, para no haber pasado por ahí, para haberse quedado un día más esperando una carga diferente; pero el instinto protector del camionero hacia al carro es algo que se desarrolla con los años y en momentos como ese sale a relucir.

“La mula que viene de San Alberto es la que vamos a robar, el cambio de cabezote es a la 1:30 am”, dijo alguno, en ese momento eran las 8, don Fernando sabía que tenían muy bien medido el tiempo, “el que venga juicioso cae aquí, es un plan

que no tiene pierde", pensó don Fernando mientras se dejaba atar de nuevo por el mudo.

"Yo mato a este hijueputa", dijo el del habla rústica, cuya mirada lasciva no había cesado ni por un instante, sacó su revólver y lo empujó afuera de la carretera. El espeso platanal los acogió de nuevo, centenas de insectos rondaban la cara y cuello de los intrusos, don Fernando podía oír los pasos que lo llevaban a su muerte y eso lo inquietaba más, por eso empezó a hablar con su asesino, "ese carro ni siquiera es mío, no vale de nada que me maten, si se quieren llevar el carro, llévenselo —comenzó diciendo—, lo que sí es mío son los niños, a mis hijos sí les voy a hacer falta", el grosero seguía avanzando como si ya conociera el lugar donde cumpliría las órdenes del de camisa azul. El bagazo de hojas de plátano del suelo hacía tropezar a don Fernando, pero no era impedimento para que siguiera con sus argumentos, "yo estoy aquí por mi familia, por mis hijos. Estoy trabajando, nada más, yo les colaboro en todo lo que pueda", insistía, pero el malhablado seguía su paso sin receso, firme hacia el destino que le tenía preparado a don Fernando.

Llegaron a algún punto de la espesura, no tenía nada de especial, excepto por un pequeño montículo de tierra. "Si me va a matar, pégueme dos o tres tiros, pero no me deje sufrir", solicitó don Fernando, "cállate", le ordenó y lo empujó con fuerza hacia el montículo, cuando cayó a tierra se escucharon dos disparos y el agresor desandó sus pasos entre el platanal.

El cuerpo atado de don Fernando yacía sobre el montículo de tierra; la noche, testigo muda de los hechos, seguía haciendo parpadear sus estrellas, indiferente. Don Fernando nunca había escuchado un disparo en vivo, mucho menos dirigido hacia él, por eso pensó que del susto no había sentido cómo entraban las balas a su cuerpo, forcejeó cuanto pudo para zafarse de los apretados nudos que mantenían sus manos atrás, cuando lo logró comenzó a revisarse, primero el corazón y el estómago, luego las piernas y los brazos, se tocaba la cabeza, los ojos y la boca, se revisó cuanto pudo, buscando con los dedos su propia sangre que no podía ver en esa oscurana tropical.

Con la adrenalina fluyendo a toda velocidad, don Fernando se puso de pie y se dispuso a rodear la finca para salir unos 100 metros de donde estaba situado el camión. Alcanzó a ver en la oscuridad que lo habían apagado. Antes de salir del platanal, don Fernando se ubicó al lado de una mata de plátano y revisó bien que no hubiera alguien cuidando y pudiera descubrirlo, ya se disponía a salir cuando sintió que algo le rozaba la cabeza, pudo sentir cómo un cañón de revólver se posaba en su testa; la piel se le volvió de cuerpo espín, sentía los cabellos duros y el corazón se le paró por un segundo, así que se escurrió hasta el suelo como derretido y en posición fetal esperó de nuevo a la muerte, pero al darse cuenta que nada ocurría, abrió los ojos y miró hacia arriba, se dio cuenta de que nadie le estaba apuntando, lo que había sentido en su cabeza era una hoja de plátano que



con la brisa se había movido y había rozado su cabello. Al percatarse de tal realidad y de la soledad del lugar, juntó valor para ponerse de pie y esconderse de nuevo, un par de carros pasaron y sus luces alumbraron instantáneamente el lugar, don Fernando reconoció su carro, nadie lo cuidaba, así que decidió meterse en una zanja al lado de la carretera y avanzar hacia el vehículo, cuidando siempre que no hubiera nadie a sus espaldas.

Entró a la cabina y notó que la habían desvalijado, se habían llevado sus papeles y habían roto el techo buscando dinero o armas, también se llevaron la herramienta, por eso fue más difícil reparar el daño del repuesto. Minutos más tarde, un camión pasó por el lugar y don Fernando le hizo la parada, le contó al conductor lo que le había sucedido, que la transmisión tenía una falla y que no tenía herramienta para repararla, aunque supiera cómo hacer un arreglo improvisado para que el carro andara unos 20 minutos hasta el siguiente pueblo para hacer la reparación completa, o al menos para dejar atrás ese lugar. Don Fernando trabajaba en el arreglo del diferencial, alumbrado con la linterna del otro camionero, quien procuró acomodarla en uno de los resquicios del capó de la tractomula; instantes después el camionero se escabulló hacia su carro, lo encendió y se fue sin decir más. Esa actitud le causó gracia “pensaría que yo lo iba a robar, quién sabe”, dijo para sí don Fernando y siguió su reparación hasta que consiguió avanzar unos cuantos kilómetros hasta el siguiente pueblo. En

el camino se encontró con el retén de Fundación, sin dudarlo se estacionó y alertó a las autoridades, narró lo ocurrido, quiso advertirles acerca de lo que estaba por suceder, “es un Nissan negro viejo, ahí hay cuatro tipos armados, mire cómo me dejaron, ellos me iban a matar pero me salvé y el carro también se salvó porque se le reventó un repuesto —decía— al conductor que venga después de media noche lo van a matar y al carro lo van a desvalijar, luego van a cambiarle el cabezote y se van”, pronosticaba con ímpetu don Fernando, pero su relato no tuvo una audiencia interesada. “Pues ponga el denuncia —le dijo el señor agente—habría que esperar hasta mañana porque no podemos dejar el puesto”, palabras de este tipo le decían y don Fernando no daba crédito a lo que oía, parecía como si les hubiera dicho que había un panadero haciendo pan en su panadería, o que había un señor caminando a su trabajo o que iba a llover en unas horas.

Una semana después, cuando estaba almorzando después del peaje de La Loma, su colega Jonathan llegó con la noticia, “llegué a almorzar a Fundación el viernes pasado y me contaron que mataron a un conductor, lo dejaron tirado en un platanal y le robaron el carro con la carga de gaseosa que llevaba; el cuerpo lo encontraron tres jornaleros que fueron a cosechar el plátano, el cabezote lo dejaron ahí tirado pero todo desvalijado”. Don Fernando invocó a la Virgen del Carmen, se echó la bendición y dio gracias a Dios por haberlo protegido aquella noche. 🙏



Vidas en juego por las normas de papel



El primer aviso que prohibía transitar por esa carretera después de las 7 de la noche apareció después de El Copey, en el departamento del Cesar, dos avisos más adelante don Fernando decidió parar a comer y aprovechó para averiguar qué tan grave era continuar el recorrido nocturno que debía realizar de Santa Marta a Bogotá; más de 900 kilómetros de recorrido que tardan mínimo 16 horas cuando el camión está cargado. Otras veces había ocurrido que estos avisos esporádicos anunciaban tragedias para todo vehículo terrestre, cuando aquellos improvisados carteles de cartulina rosada anunciaban en letras de marcador azul desteñido que estaba prohibido transitar la vía, era mejor hacer caso y no ir solo por ahí, como una caperucita roja motorizada. Saludó al Burro, a Gasparín y a otros tres camioneros estaban comiendo en el parador de carretera; se sentó en la misma mesa que sus coterráneos y pidió su favorito: sancocho de pescado, lisa en salsa con yuca, plátano y arroz; platillos que bien hubieran podido ganar premios por demostrar la abundancia, riqueza y complejidad de preparación que caracterizan la gastronomía colombiana. No es que don Fernando comiera demasiado y fuera un obeso sin remedio que bien podría salir en una imagen de *google* cuando se busca la palabra gordo. Aunque llevaba más de 30 años en el negocio de los camiones, siempre mantuvo una figura maciza pero mesurada; él, y un par de camioneros allí presentes, desmitificaban la imagen mental del camionero regordete, desarreglado y burdo que aparece en la memoria cuando se menciona a un transportador de carga terrestre. Además, las largas jornadas de conducción producen un apetito voraz en cualquier organismo, hay que tener

suficiente energía para mantenerse despierto, con los cinco sentidos en los sonidos del carro y los vericuetos de la carretera, todo esto estando solo por horas y horas de camino.

Los otros comensales también cuchareaban tremendos platos, mientras reían por los chistes de la radio. Hasta el momento nadie había tocado el tema de los carteles, era tiempo de descansar, de hablar con los amigos aprovechando la fortuna de haberlos encontrado ahí, con tantas carreteras que tiene Colombia. Cuando los cuatro primeros terminaron de comer, el Burro puso sobre la mesa el tema, “bueno, vamos a seguir o no —preguntó para no alargar más el momento de la decisión— yo conté 3 avisos desde Santa Marta, pero hace mucho tiempo que no pasa nada por aquí y esos avisos pueden estar viejos”, todos asintieron como sopesando la circunstancia, “además si nos vamos rápido podemos llegar a Aguachica en un par de horas y no creo que pase nada”, dijo Gasparín, “tendríamos que ir en caravana”, sugirió don Carlos, “sí pero somos muy poquitos”, dijo otra vez el Burro.

Don Fernando seguía degustando bocados de yuca frita con ají y pensaba en cómo le urgía llegar, ya se había retrasado dos días esperando carga y su hijo Juan Camilo lo estaba esperando para que lo viera jugar fútbol el viernes. Si no lograba a descargar el flete de abono que llevaba y a cerrar los negocios con don Ernesto, no iba a alcanzar a tener su día familiar, reproche que desde hacía más de un par de meses le hacía su mujer cada vez que lo tenía en casa “ya no vamos al río ni va a comerse el helado con los niños —le recriminaba su es-

posa— El trabajo le está consumiendo la vida don Fernando y, con lo delicadas que están las carreteras, sería mejor empezar otro negocio”, decía. Todos los días escuchaban el peligro en el noticiero de las siete, la voladura de torres de electricidad, las pescas milagrosas y las minas quiebra patas eran el pan de cada día; la inseguridad de la carreteras obligó a los transportadores a andar en cardumen, aunque ser transportador en Colombia es un oficio solitario en sí.

Otros dos camioneros llegaron al lugar y se sentaron en otra mesa, aunque saludaron a todos, en especial al Burro, que es muy popular en el gremio por su fama de conquistador de mocillas y porque dicen que hace honor a su apodo por la tercera de las características que socialmente se le han endilgado a ese animal, siendo la primera ser una bestia de carga y la segunda no gozar de mucha inteligencia. Sólo ordenaron gaseosas con empanada y cruzaron un par de palabras con la mesera, Dorita se llamaba y tenía unos ojos verdes que todo el mundo piropeaba, sus ojos eran muy bonitos pero el diminutivo de su nombre no correspondía con su robusta figura. A don Fernando no le gustaba Dorita pero, igual que sus compañeros, siempre le decía cositas sin pretender jamás un gesto de atención mayor que el que Dorita ofrecía como mesera del lugar.

“Pues nos traemos a esos dos para la caravana —dijo Gasparín— al fin y al cabo todos vamos para el mismo lado y El Burro los conoce, llámelos a ver qué dicen”. Resultó que los otros dos también estaban esperando viajar, así que partieron en sus tractomulas en ordenada fila, cuidándose el frente y la



retaguardia, como un equipo de ciclistas; Gasparín adelante, luego Don Carlos, los dos últimos camioneros, El Burro, los otros dos comensales y de últimas don Fernando, porque a él no le gustaba ir adelante cortando camino. Siempre fue de un andar mesurado, cuidando su máquina de las carreras de velocidad ajenas. Habrían pasado unas dos horas de camino, todos los demás carros que se dirigían a Bogotá iban odiando a esas ocho tractomulas casi imposibles de pasar, aunque ellos dejaban cierta distancia entre uno y otro para permitir el paso de los carros pequeños.

Apenas se habían opacado por completo los rosados cielos de la tarde costera cuando don Fernando empezó a sentir un cierto tirón del carro hacia la derecha, así que decidió orillarse para confirmar el pinchazo de la llanta externa de la pacha delantera. Invocando groserías en su cabeza, se llevó la mano a la quijada en posición de pensar, puso en una balanza a sus amigos, que se alejaban a paso lento pero constante, la llanta que tenía que ser cambiada, y el latente ataque guerrillero que podía llegar en cualquier instante. Al fin decidió arreglar la rueda, porque no podía continuar tan largo camino así, quedaba al menos media hora para llegar al siguiente pueblo. Al bajar de la cabina se asustó porque escuchó un ruido extraño en el potrero de al lado, con temor agudizó la vista buscando gente armada que se disponía a darle plomo por desobediente; tal sería el sentimiento de culpa que tardó un cierto tiempo en darse cuenta de que tan solo se trataba de un burro que seguía comiendo pasto por la noche. Se sintió tonto, pero el pequeño susto fue suficiente para incrementar la sugestión, ha debido ser peor que una película de terror, porque en un filme al menos el público sabe lo que va a pasar y aún así se asusta, pero tener el protagonista en la vida real ha de ser cien veces más espeluznante.

Mientras cambiaba la llanta pensaba en tantas veces que había visto compañeros con estacionarias en la vía y había pensado que la guerrilla estaba realizando alguna de sus acciones estratégicas, pero en realidad el conductor sólo estaba evacuando líquidos. Terminó la labor en unos 15 minutos, se incorporó en la cabina de nuevo y se sintió

feliz de que no hubiera pasado nada; victorioso, engranó el carro pensando en conseguir una velocidad suficiente para alcanzar a sus compañeros, no avanzó 800 metros cuando salieron tres hombres con traje camuflado verde y pañoletas negras sobre la cara que sólo dejaban ver los ojos, le hicieron señas para que detuviera el carro y se bajara. “Si tengo que amanecer aquí, amanezco, pero no me muevo”, pensó. “Cómo le va señor —empezó diciendo uno de los hombres en camiseta—, qué hace por aquí andando solo”, preguntó en un tono muy amable, como de campesino. “Me varé y por eso me tocó parar”, explicó don Fernando, “sí, nosotros lo vimos despinchando, pero ¿usted no sabe que está prohibido andar hoy por esta carretera?”, indagó el uniformado retadoramente, ahí sintió don Fernando un frío que le corrió por el pecho y las extremidades, abrió la boca para contestar pero no le salió sonido y sólo pudo asentir con la cabeza. “Necesitamos que nos haga un favor, que nos colabore llevando un personal hasta el peaje que hay antes de Aguachica; entonces, si nos puede hacer el favor me avisa, y si no también”, y miró a don Fernando con ojos de predador, dando a entender que lo que necesitaban era el vehículo, no al conductor, y que podían prescindir de él. Don Fernando asintió, “listo, yo les ayudo” dijo; “qué carga”, preguntó el hombre, “abono”, contestó don Fernando con la verdad, el hombre hizo una señal con la luz de su linterna hacia el monte que estaba en perfecta oscuridad, de lado y lado de la carretera empezó a salir un ejército de más de 200 personas, hombres y mujeres debidamente uniformados y sin pañoletas. Sin saludarlo empezaron a remover la carpa y

comenzaron a subir a la carrocería; hoy Don Fernando no se explica cómo lograron entrar tantos, aun cuando la carga iba hasta la mitad del embarandado. La carrocería de una mula puede medir 2,60 metros de ancho, 4,40 metros de alto y 18,50 metros de largo, pero 200 personas es demasiada gente para ese bloque. En menos de 15 minutos habían terminado de encaramarse, “arranquemos que yo me voy con usted” dijo el comandante y así se hizo.

Un par de kilómetros después, cuando ya le había pasado un poco el susto, don Fernando no resistía las ganas de verle la cara al hombre, así que comenzó a prender la luz del techo para mirar la hora o para buscar algo; “qué es la miradera”, indagó altaneramente el comandante, atrapado infraganti don Fernando contestó la verdad “pues para conocerlo —dijo— si ustedes quisieran matarme fácil lo podían hacer con todas esas armas que traen, yo soy un trabajador, vengo a desempeñar mi labor y nada más”. “Ah ¿entonces yo estoy haciendo algo malo?”, preguntó inquisitivo el comandante”. “Yo no estoy diciendo eso”, dijo don Fernando mientras pensaba que debía cuidar bien sus palabras si quería seguir vivo. La fragilidad de su vida se hizo más evidente con el denso silencio que sucedió sus palabras. “Míreme la cara entonces”, dijo por fin el comandante y se quitó la pañoleta negra revelando su rostro. Ahora que lo había conseguido, don Fernando tuvo miedo de mirarlo pero al fin lo hizo. “Mucho gusto, mi nombre es Rodrigo —dijo el comandante— pero apague la luz porque por ahí hay sapos, pasan carros de civil con ejército y me conocen; si me ven aquí nos dan a los dos, a usted por sapo”.





Durante el recorrido Rodrigo le preguntó a don Fernando sobre la vida de camionero, sobre la carga, sobre cualquier cosa. Ya se había relajado otra vez don Fernando hablando con Rodrigo, pero de nuevo apareció el peligro. “En la Mata hay un retén, siempre paran a la gente para ver qué lleva, usted simplemente hágase el que va a parar, si bajan la cadena bien, si no, revientela —don Fernando lo miró pasmado— si para no respondo por lo que pueda pasar. Siga derecho y le respondo por todo, aunque la cadena le dañe el carro”, indicó el comandante, “bonita película, —pensó don Fernando— aho-

ra se me va a dañar el carro y si pido arreglo me responderán pero con un tiro”.

Llegaron al paraje señalado y las ganas de salir de la situación quitaron el pie de don Fernando del acelerador y le regresó el sudor a las manos al ver a los señores de la aduana. Una buseta pequeña salió del cruce que da vía para La Gloria y se apresuró para quedar justo al frente de la tractomula, a ese vehículo le bajaron la cadena y don Fernando pasó pegadito, gritando por la ventana a los señores “llevo abono” y siguió andando. “Siga al paso normal —le dijo el comandante— si se ponen alzados del monte les responden”. “Me van a romper a plomo”, pensaba Fernando mientras procuraba andar suave para no delatar las ganas que tenía de huir, vio por los espejos que atrás todo seguía normal, nadie se montó en el carro ni preparó armas, al fin y al cabo el carro estaba completamente carpado y no se podía ver el interior.

“Pare aquí”, ordenó el comandante de repente, se bajó y volvió a sacar esa linterna que le parecía tan bonita a don Fernando, sacaba una luz blanca y nítida con la que volvió a alumbrar en clave al monte, prendió y apagó dos o tres veces y al fondo le contestaban con una luz similar. “venga para acá” dijo el comandante y le hizo correr el carro unos 15 o 20 metros, ahí se empezó a bajar la gente y fue el momento en que don Fernando se dio cuenta de la cantidad de personas que se habían instalado en la carrocería, eran más que en la fiesta de 15 de su hija, más que los que caben en

un Transmilenio repleto, le sorprendió ver que todos estaban armados y que habían muchos jóvenes ahí, no distinguió sus caras, eran todos iguales y parecía que todos sabían lo que tenían que hacer.

Dejaron el carro como estaba, sin rastro de su presencia y bien carpado. “Creo que ya le pasó el susto”, le dijo Rodrigo sonriente, revelando a medias que también había sentido temor durante el recorrido, don Fernando compartió ese pequeño triunfo con otra sonrisa pero luego la cabeza se le llenó de los siguientes peligros en esa carretera nocturna y prohibida, cuyos montes aledaños podían esconder más y más colombianos acechantes para hacer cumplir la ley del sector; se le debió notar en la cara porque el comandante le dijo “usted sabe que este sector está prohibido por la noche, pero si quiere trabajar hágale, nosotros manejamos la zona por radio”, “pues yo no tengo sueño”, confesó don Fernando, “de Aguachica a San Alberto no hay nada, pero si empieza a coger la loma en la Esperanza le va a salir la gente, usted para porque si no lo hace le dan plomo, les explica que nos prestó un servicio de tal parte a tal parte, les dice que anoten la placa y que lo reporten, no le van a poner problema, se lo aseguro” culminó el comandante y allí se despidieron.

Al llegar a Aguachica se reencontró con sus compañeros, que estaban más que preocupados por él, lo recibieron con asombro. Don Fernando les contó que se le había pinchado una llanta y que ellos no lo habían esperado y por eso hasta ahora llegaba. “Yo no llevo sueño y voy a seguir, quién quiere

seguir conmigo”, propuso, pero nadie se atrevió. La vía sola, y como lo pronosticó el comandante Rodrigo, nadie salió en San Alberto; empezó a subir la loma lentamente, cogió el otro columpio despacio y ahí le hicieron la parada, “y usted qué hace aquí” le preguntó en un tono altanero un hombre de tez morena y visible musculatura, salieron al menos ocho hombres que parecían malhumorados por las miradas que le lanzaban y por su andar amenazante con rifle en mano apoyado en la cadera, varios de ellos le revisaron el camión.

Don Fernando les dio la placa y lo requisaron “camine y nos hace compañía”, le dijo alguno, empezaron a interrogarlo para contrastar informaciones: cuántos venían, en dónde lo pararon, quién se subió con usted; le preguntaba uno, el otro hablaba por teléfono, el otro le ponía cuidado al radio, el otro lo vigilaba amenazantemente y el otro vigilaba la carretera; todos con una labor establecida que llevaban diligentemente a cabo. Lo tuvieron sentado un rato y hasta le dieron gaseosa, al fin el musculoso le preguntó si iba a seguir o si quería dormir ahí con ellos “si me dejan seguir sigo, si me toca quedarme me quedo, pero la verdad no tengo sueño”, fue su respuesta, qué sueño iba a tener, pensaría después al recordar el suceso, con ese susto no tenía dormida ni una célula. Esa noche siguió derecho domando con calma las lomas hasta Bogotá, aunque no le volvieron a salir. Una noche singular en el año 1995 en una carretera de Colombia. Aún hoy muchos camioneros recorren las vías con la zozobra de no saber lo que va a ocurrir, “gajes del oficio” explicaría sonriente don Fernando 14 años después. 🌀

Medio día junto a un árbol en carretera

“Siempre me sentí como una carnada para los retenes de la guerrilla. Tan pronto me montaba al carro y empezaba a andar, me sentía inseguro como una señorita andando por una calle sola y oscura; había tantos retenes guerrilleros que cada viaje se convertía en una carrera de obstáculos contra el tiempo, como ir saltando piedras para no mojarse al pasar un riachuelo”, esa es la sensación descrita por don Fernando Díaz, al recordar cómo llegó a verse muchas veces manejando por las vías colombianas, sobre todo desde finales de los años ochenta a mediados del 2005.

Una mañana, llegando a Pailitas-Cesar, había una fila de 4 carros estacionados, 3 pequeños y otra tractomula; se bajó y se acercó para averiguar el motivo del trancón. Había un árbol caído sobre la carretera, sólo un rayo hubiera podido tumbar un árbol así y no suele llover en esos días de enero. “Que extraño”, pensó, olía a madera y el aire no se movía un milímetro, no había ni un vendedor de refrescos, siguió maquinando mientras avanzaba hacia el higerón; de hecho, no había personas explorando el árbol, “dónde están los conductores de los carros y por qué hay un corte perfecto en la parte baja del árbol”, inquirió. Pronto sus preguntas tuvieron una solución obvia, se vio rodeado de un grupo de personas armadas, “somos del Frente de Guerra Nororiental del Ejército de Liberación Nacional, vaya por ese camino”, le dijo un hombre de blue jean y camiseta negra.

Le señaló con la cabeza un pasaje estrecho de tierra casi invisible, al que sólo se accedía pasando por entre los alambres de púas, don Fernando lo miró con esa cara de susto que su

ex esposa le decía era tan cómica, el hombre le sonrió con media boca y con su fusil le volvió a mostrar el caminito que no parecía llegar a ningún lugar “allá están los demás”, dijo. Al camino lo acompañó otro hombre con botas de caucho, aparentaba 15 años, tenía unos ojos vivísimos, negros, y su cara de niño bueno no coincidía con su estatura de jugador de baloncesto. Con su bota negra y sucia bajó el alambre y le ordenó con la cabeza que pasara, no pronunció palabra pero se le notaba el orgullo que le producía cargar ese fusil. Pasó primero una pierna, luego el tronco, cuidando no dejar engarzada la camisa o rayarse la espalda, cuando niño tenía miedo de que eso pasara, tal vez ese miedo nunca se fue, recordó los paseos de olla en Sogamoso y quiso que esa cerca fuera para alcanzar la cometa caída o para pasar al río en cuya orilla su mamá y sus tías hacían melcochas. Estando al otro lado, miró por última vez al muchacho, tenía más autoidad que cualquier político de la televisión, serio, incólume, su hombría se condensaba en su mano derecha en un cúmulo de metales asesinos. Anduvo menos de media cuadra de vegetación cada vez más espesa; cuando empezó a escuchar las voces pensó en escapar, pero no había muchas opciones, el follaje era como una pared viva y cómplice de los grupos que la han habitado por más de 40 años; además, si no los había visto en la carretera, mucho menos en esa hojarasca, donde tenía todas las de perder. Así que siguió las voces hasta llegar a una planada donde había unas 13 personas, todos adultos, unos de pie, otros sentados, hombres y mujeres con la misma cara de susto que él; escuchaban a un par de los mismos milicianos, ambos armados con los fusiles de Rambo,

el más moreno y de cara redonda daba un animado discurso acerca de los valores del ELN; el otro, joven también, cuidaba el orden con desinterés, el calor hacía sudar su cuerpo mal nutrido y le picaba la barba de domingo, que en su cara más bien parecían grupos de pelos que decidieron salir en lugares caprichosos. Cuando vieron llegar a don Fernando, el flaco dio un par de pasos hacia él y lo escoltó con la mirada hasta que se reunió con los demás civiles. “No estamos contra ustedes —dijo el moreno— queremos defender los derechos de los colombianos, no queremos más opresión, más corrupción”. “Tiene razón —pensó don Fernando— yo tampoco quiero que me sigan robando mi salario; tantas horas sentado frente a un timón, con la compañía de soledad, velando por el buen funcionamiento de un carro que ni siquiera es mío; a veces se acaba la luz del día apretando tuercas, despinchando o encontrándole solución a una varada; pasando días y noches esperando una carga que se demora siempre en llegar y de la que depende la comida y el estudio de mis dos hijos; para que por las noticias salga uno de esos encorbatados y diga que tengo que pagar más impuestos, que se hizo un reajuste, que había prometido esto y lo demás allá pero algo pasó y al fin no sale con nada; que la administración es muy buena pero al fin y al cabo a la hija de doña Martha, la de la tienda, la violaron, en el barrio siguen robando, cada vez hay más gente en la calle comiendo miserias y lo peor de todo es que ese panorama hace parte de la costumbre. No, sería irresponsable no tomar yo mismo el fusil y acabar de una vez con tanta farsa”, cavilaba don Fernando dejando aflorar todo su odio hacia las administraciones gubernamentales deficientes. Ya estaba



embelesado con la idea de un mundo más igualitario y justo, ganado con esfuerzo y dedicación, cuando por su vista se cruzó otro civil que, igual que él, había pasado entre el alambrado de púas; él había rasgado su camisa y se había hecho una herida en la espalda, se sorprendió al ver su camisa azul de cuadros con una mancha de sangre, inofensiva pero existente, que dibujaba una línea curva. Esa sangre era la que menos le preocupaba, indignado como estaba ante la posibilidad de morir a manos de un tipo de esos, su cara tenía una expresión de asco que contagió a don Fernando. El ensangrentado ya no tenía miedo, como su esposa, que se aferraba a su brazo y no le quitaba la vista al retórico; tampoco tenía esa expresión de pavor que envolvía a la pareja de jóvenes enamorados con ropas modernas que se acurrucaron con la cabeza gacha en



un tronco, como esperando la hora del juicio final. Él había rasgado su camisa, había rasgado su piel y sentía odio hacia ese grupo de delincuentes uniformados que con armas obligan a las personas a 'colaborar', odio por la impotencia que produce un arma en las manos de otro, odio por producir esa angustia en su esposa a quien ya no podría quitarle esas imágenes de la mente, si vivían.

"Nosotros no teníamos la culpa de lo que estaba pasando, era como si esa guerra no nos tocara aunque ocurriera en Colombia, aunque fuera nuestra patria —enfaticó don Fernando— tanto uniformados como encorbatados prometían lo mismo y al final a nosotros nos tocaba acomodarnos a las armas o a las leyes y seguir la vida con eso, seguir trabajando para aportar lo que la circunstancia

dispusiera —continuaba don Fernando su debate mental— Por qué tienen que hacer su guerra con la gente, buscando generar presión en el gobierno quemando los carros del transportador, no piensan que de cada carro comen muchas familias", pensaba con rabia y el discurso del de la cara redonda se quedó vacío.

Los insectos lo convirtieron en una Colombia inofensiva; ellos, insaciables de sangre humana, invisibles a sus ojos, estratégicamente ubicados para succionar su sangre colombiana; no había palmada refleja que evitara las picaduras y don Fernando, indefenso, sin el repelente preciso, no le quedaba más que rascarse las ronchas, rascarse como si así solucionara el problema, rascarse sin darse cuenta, rascarse y después quejarse del ardor; sin el valor suficiente para retirarse de ese lugar. A las dos horas de calor, cada uno en su carro, medio día bajo el sol, friéndose en Pailitas, llegó el ejército y les preguntó por qué estaban tapando la vía. Al tanque lateral del carro de don Fernando se subió un soldado de ojos verdes, "qué hace ese árbol ahí", le preguntó, no tuvo más que contarle que la gente estaba ahí ubicada, que nos habían reunido y ahora los estaban esperando; él mostró disgusto, como si hubiese sido culpa suya, como si don Fernando hubiera agarrado la motosierra, asesina de selvas y tal vez de gentes, y hubiera tumbado el higuérón; así empezó la guerra.

Un vendaval de tiros ensordeció sus oídos. En menos de un segundo estaba buscando protección bajo la transmisión. No le alcanzaban las manos para cubrir las partes de su cuerpo que quería proteger, la cabeza, el estómago, el corazón que latía como loco y se volvió una sola válvula, todo el cuerpo lo palpitaba a la

vez, sobre todo porque una de las balas estalló la llanta delantera derecha de la mula, restándole espacio vital; don Fernando se quedó impávido viendo cómo había atravesado sin tregua los duros metales del camión, dejando hoyos floridos de 5 centímetros. Veía las botas correr de lado a lado, agazapados entre los carros combatían los soldados contra la vegetación, porque las balas salían del monte como si fueran sus estornudos.

“Lo que más recuerdo es el estrépito de las ráfagas de balas, no venían hacia nosotros, pero igual llegaban, ya varias habían impactado mi camión, en cualquier momento me tocaba a mí o al del carro de en frente o a un soldado —relataría años después don Fernando— El olor de la pólvora se hacía casi irrespirable, no sé si era eso o que del susto se me comprimía el pecho impidiéndome respirar. El estruendo se calmaba por largos momentos, debían estar reacomodándose, evaluando estrategias, ambos mandos haciendo inteligencia de guerra para matarse mejor; nosotros aún bajo nuestros carros intentando no morir baleados, escudándonos tras latas de automóvil, aun sabiendo que no servían para eso”.

En medio de tanto estruendo, don Fernando pensaba en las cosas bonitas que dejó de hacer, en cómo hubiera disfrutado el día de piscina por el que sus hijos lo tenían loco con la insistida, en cómo le hubiera encantado besar otras mujeres, en el amor de su vida, en que hubiera sido más feliz si no hubiera sido tan bobo.

El combate no duró más de una hora; dos soldados muertos, el muchacho de la novia herido en un brazo y ella con una entereza

pródiga, procurándole una curación improvisada y bien hecha, sin derramar ni una lágrima; don Fernando con rasguños pero con la salud entera. Nunca se supo cómo el ejército determinó que había acabado, los del monte no se veían nunca y los otros se habían metido al monte también pero seguían en posición de ataque. Cuando vieron que los uniformados se incorporaban, que el uno salía cojeando y el otro se montaba al camión para bajar medicamentos, cuando no escucharon más ráfagas de balas por un buen rato y vino un soldado completamente húmedo de sudor a informarles que había acabado todo, comenzaron a salir. Hicieron el respectivo conteo, todos medianamente bien, desearon agua para calmar los nervios pero no había, los soldados tampoco tenían, y el árbol seguía ahí, bronceándose con ese sol que no daba tregua, aunque el medio día había pasado hace varias horas.

Después de semejante combate, con los alientos completamente desvanecidos, tuvieron que unirse todos para mover el árbol a un lado de la carretera, “duramos al menos una hora en el intento, hasta que por fin cedió”, recordó don Fernando. Entretanto, el camionero revisó el carro lo mejor que pudo, contó 5 hoyos de bala, ninguna parecía haber causado un daño grave, dos en la carrocería, una en la llanta, que cambió con ayuda de los soldados, otra en un espejo y una en el chasis; esa última le preocupaba porque no revelaba qué daños había ocasionado en el interior, siempre había la posibilidad de que el carro estallara en pedazos al encenderlo. Al fin se montó a la cabina haciéndose el valiente y milagrosamente el carro encendió sin problema, la fila de carros se empezó a mover y cada quien siguió su destino. 🌀

Tumba de zapotes

El 4 de octubre de 1998 don Segundo García amaneció en La Gabarra-Norte de Santander. Se despertó a las 3 de la mañana para montar la carga al camión. 100 cajas de zapote amarillo, cada caja con 80 unidades, pesaron aquel día 4 toneladas y media. Con un pocillo de tinto en el estómago, 500 mil pesos en el bolsillo, su ruana al hombro y la virgen del Carmen en el pecho; a las 2 de la tarde comenzó la travesía hacia Cúcuta.

Habrían pasado dos horas de camino cuando un retén paramilitar apareció en la carretera, nada del otro mundo, 6 militantes con botas de caucho miraron a don Segundo, quien se detuvo como parte del procedimiento normal de andar por las carreteras de Colombia pilotando un camión. "Tiene que echar unos cadáveres", le dijo con toda tranquilidad uno de los desarrapados uniformados, quien habló dando por hecho que don Segundo aceptaría semejante encomienda, ni siquiera tuvo que intimidar al conductor con su arma de largo alcance;

por esos días, en las periferias de Colombia, los ejércitos irregulares encarnaban la autoridad, así que no era necesario para ellos dar muestras de mando, era bien sabido que los civiles debían hacer caso inmediato a los requerimientos de estos grupos.

Esa mañana en La Gabarra, mientras don Segundo escogía y empacaba los zapotes en sus respectivas cajas, se presentó un enfrentamiento entre las Farc, los paramilitares y el ejército cerca de Asti-

lleros, Norte de Santander, hecho que no tuvo mayor relevancia en los medios de comunicación de envergadura nacional. Siete cuerpos paramilitares metidos en bolsas negras fue el pedacito de guerra que tuvo que cargar don Segundo en su Ford 57 aquella tarde.

El zapote estaba protegido por un plástico que recubría cada caja, resguardando a las frutas de posibles lluvias y conservándolos del frío en su posterior viaje hasta Bogotá. Los jóvenes armados ubicaron los cadáveres encima de las cajas, repartidos a lo ancho de la carrocería y ajustándolos para que no se movieran durante el viaje. Don Segundo venía haciendo el recorrido desde La Gabarra hasta Cúcuta y viceversa durante una semana; anteriormente había realizado esa ruta durante tres años, por eso ya lo conocían en la región, donde no se mueve nadie sin que las fuerzas armadas ilegales estén enteradas. "Debe ser por eso que me eligieron a mí", pensó don Segundo, mientras se montaba al camión con el rostro enjuagado en sudor. Se desabrochó la camisa y trató de calmarse pensando que era su propia vida la que había salvado al recibir el mortífero encargo, obedecer a lo que los armados digan es la regla número uno a la hora de ejercer el negocio del transporte en las carreteras periféricas del país.

No habían pasado 15 minutos de camino cuando unos nuevos uniformados le hicieron la parada, 3 guerrilleros de las Farc le mostraron dónde orillarse. Tratando de hacer tiempo para pensar qué decir, Don Segundo se apuntó la camisa hasta la altura del pecho y buscó los documentos que lo certificaban como trans-



portador de alimentos. “Somos el Frente 33 de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia, qué lleva ahí”, preguntó el más joven de los milicianos, “zapote para Cúcuta”, contestó don Segundo, incrédulo de estar frente a un muchacho de la edad de su propio hijo, que podría causarle una muerte instantánea con su Galil o tal vez quemarle el camión por haber colaborado con los del otro bando. “Y qué lleva encima del zapote”, preguntó el que parecía mayor de los uniformados, no hubo respuesta falsa que don Segundo pudiera emitir, y como un niño al que descubren en su travesura, don Segundo les confesó que unos kilómetros atrás lo habían parado y le habían echado siete cuerpos de paramilitares muertos; trató de explicarles que él no tenía nada que ver, que no sabía nada, que simplemente tuvo que obedecer porque ellos estaban armados, palabras que correspondían con la verdad pero que carecían de sentido. Segundos interminables tuvo que contener don Segundo la mirada inquisitiva del miliciano mayor, “bueno siga” dijo finalmente y ahí terminó toda conversación; no ordenó que revisaran la carga y tampoco le pidió su documentación. Don Segundo montó de nuevo en la cabina y olvidó hacer la revisión de rutina al camión, no se fijó si había alguna piedra entre las llantas, si la carga iba bien, si había pasado algún suceso desagradable en la carrocería. Sin un trago de agua para calmar los nervios o para quitarse de encima el calor enfurecido, puso primera en la caja de cambios para emprender de nuevo el camino hacia Zulia, donde le habían dicho los paras que debía dejar a los fallecidos, municipio que quedaba a escasos 26 kilómetros de allí.

“Peores cosas me han pasado —pensó don Segundo— al mal paso darle rápido y esta pelea no es mía” decía para sí mientras esquivaba los huecos de la vía y los pensamientos oscuros que trae la muerte cuando está cerca. En esas estaba, tratando de verle el lado bueno a la situación, cuando divisó el rostro de su mala suerte. Sudor de hielo le corrió por la cara y el pecho al ver al Ejército Nacional a unos 400 metros en la vía; por supuesto



lo pararon y le hicieron la misma pregunta “qué lleva —don Segundo repitió la respuesta dada dos veces antes— ¿y encima?”, ya se disponía a dar la respuesta que podría abrirle un proceso penal y enviarlo a la cárcel, cuando otro soldado dijo “déjelo pasar que ese es el que trae a esos hijueputas”. Desconcertado don Segundo buscó explicación en las caras de los agentes uniformados, todos tan tranquilos, revisaron la carga de manera rutinaria y como si los bultos negros fueran invisibles, reportaron normalidad y le dieron paso.

Don Segundo llegó a Zulia a las cinco de la tarde, en la entrada del pueblo lo estaban esperando dos carros de la Funeraria Umaña; cuatro hombres se ocuparon de la carga con agilidad, igual don Segundo no quería siquiera tocar alguna de esas bolsas, sólo les pidió que dejaran como estaba la carga. En 10 minutos ya no había rastro de los cuerpos y tampoco mirones alrededor, todo el que pasaba evitaba la escena. Don Segundo revisó al fin el carro, cuando encontró todo en orden, encendió el camión y siguió su camino. 🚗

El retiro de dos

Hoy las vías del país extrañan a Don Fernando, quien prefirió no conducir más desde que un preinfarto lo sorprendiera en carretera en uno de sus viajes y le arrebatara unos segundos de vida, ocasionando un accidente menor. Ahora dirige el negocio desde la comodidad de su casa, una para darle tiempo de recuperarse a su corazón; esto es para Don Fernando una gran paradoja, tomando en cuenta que su pasatiempo favorito es conducir su camión, es decir, que su corazón está en la aventura del viaje.

Aunque ya no con tanta frecuencia, Don Segundo sigue repasando una y otra vez los caminos que llevan a la frontera con Venezuela. Con precisión de relojero, ajusta los mecanismos de un camión que también se resiste a la quietud de la jubilación. Su familia ha crecido y todo parece indicar que va llegando el tiempo de ceder a las nuevas generaciones el oficio que lo mantuvo entretenido por varias décadas y al que le debe los logros más grandes de su vida.

Ambos contaron las historias de sus vidas con la misma expresión de preocupación que ponen las personas cuando se enteran de un secreto grave, conociendo en carne propia realidades de un país convulso que deja unas veces la sangre helada por

el miedo y otras veces no permite un sentimiento diferente a la felicidad. Alejarse de las vías genera en ambos camioneros una gran tristeza, no es esta una jubilación corriente, es pedirle a un ave migratoria que se quede para siempre en un mismo lugar. Sin embargo, queda la satisfacción de haber tenido una existencia llena de aventura, haber sobrevivido a todas ellas constituye en sí un mérito digno de admirar y demuestra la entrega que tienen los transportadores de carga con su oficio.

Las problemáticas que circundan al gremio están vigentes, los asaltos esporádicos en las vías, la percepción negativa frente a la policía, el sistema de 'vacunación' por parte de grupos al margen de la ley está vigente para muchos, la importación de vehículos nuevos sigue acrecentando la competencia, el combustible parece globo de helio recién inflado, las tarifas del flete siguen siendo desfavorables para el transportador minorista, y el cambio climático no da tregua para una recuperación y modernización, eficiente y duradera, del sistema vial del país. Aún así, son muchos los jóvenes que le siguen apostando al transporte de carga como una opción de vida satisfactoria, así como ocurrió con los hijos de Don Fernando y Don Segundo.

Agradecimientos

Ha sido un recorrido fascinante, pertinente desde muchos puntos de vista; para mí constituyó un giro al caleidoscopio de la realidad colombiana y un acercamiento a las historias que ocurren fuera de la urbe y que hablan de un escenario interesante, más allá de lo que se dice en las pantallas.

El viaje físico y mental que constituyó la escritura de este compendio de crónicas, constituyó un reto al empeño y a la paciencia, así como la puesta en movimiento de una gran maquinaria de personas en diferentes puntos del país. A todos los que colaboraron con la realización de este trabajo mil gracias por su disposición sin fronteras, por abrirme las puertas de sus casas y sus vidas, por permitirme ascender en la escalera investigativa de una manera amena.

Mil gracias Don Segundo por contarme en detalle los pasajes de su vida, desde los más arcaicos hasta los más recientes con una minucia que es de resaltar. También por mostrarme la profundidad de las problemáticas por medio de historias extraordinarias, mientras compartíamos la cabina del camión.

Don Fernando, fueron sus historias las que me impulsaron a escribir estas páginas. Muchas gracias por contármelas con tanto detalle y vivacidad, aún estando en su periodo de recuperación. Sus relatos me transportaron a su vida unos años atrás y me permitieron sentirme en cercanía con hechos asombrosos que me permitieron un sentido de ubicación más conciso con mi país.

Siento un profundo agradecimiento con mi familia por su respaldo incondicional, sobre todo con mi mamá, quien me ha apoyado sin

reservas en la consecución de todos mis objetivos y en la realización de todas mis ideas, sobre todo las más tenaces, e incluso me ha abrazado con su paciencia y amor cuando mi cerebro refractario se ha negado a funcionar.

A mi tío Ricardo mil veces gracias por poner frente a mí el sinfín de contactos que hicieron posible este trabajo. Tanto él como yo encontramos en los camiones una posibilidad con cara positiva, una potencial vía para la consecución de un objetivo personal, y gracias a ello pude entender una visión más global del negocio, mucho más allá de la fascinación que genera la ingenuidad.

A mi primo Julián le debo una eternidad de risas y la sensación de seguridad en todo lugar. Gracias por explicarme los intrínquilos del transporte de carga, por ser mi glosario andante, por mostrarme siempre un camino más corto y menos serio, más profundo y más conciso.

A mi primo Gerber por llevarme de la mano durante el viaje, explicando *off the record* detalles sin los cuales es imposible entender a profundidad la complejidad del negocio del transporte de carga. También por poner de presente el carácter pícaro, intrínseco a los camioneros, que explica porqué todos ellos están dispuestos a aventurarse por las carreteras colombianas a diario.

A Adriana Varón por su paciencia sin igual con mi ritmo de turista por el mundo de los camiones y las letras.

A todas las demás personas que me ayudaron de una u otra manera con la realización de este reportaje periodístico, mil gracias.

Bibliografía

- Ministerio de Transporte, “Resolución No. 004100 de 28 de diciembre de 2004”. 2004.
- Ministerio de Transporte. “Código Nacional de Tránsito Terrestre en el año 2002”. 2002.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). “Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera – ICTC”. 2010.
- Instituto Nacional de Vías (INVIAS). Principales rutas viales y sus tarifas de peaje 2004. 2004.
- Instituto Nacional de Vías (INVIAS). Red Vial Nacional 2007. 2007.
- Instituto Nacional de Vías (INVIAS). Volúmenes de Tránsito 2006. 2006.
- La Crónica del Quindío. Año IX Número 4336. 1999.

Páginas web

- Página oficial de la Policía Nacional. <http://www.policia.gov.co/>, consultada por última vez en agosto de 2009.
- Página oficial del Ministerio de Transporte. <http://www.mintransporte.gov.co/>, consultada por última vez en abril de 2012.
- Página oficial del municipio de Arauquita. http://www.arauquita-arauca.gov.co, consultada por última vez en abril de 2010.
- Página oficial del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM). <http://institucional.ideam.gov.co>, consultada por última vez en abril de 2009.
- Página oficial del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). <http://www.runt.com.co>, consultada por última vez en marzo de 2011.