

Itinerarios carreteros. La percepción espacio-temporal de los autotransportistas interestatales en México

José María Castro Ibarra¹

Universidad Autónoma Metropolitana

RESUMEN: *Los autotransportistas interestatales son sujetos especializados en conducir un vehículo de carga por las carreteras. Debido a esto se ausentan de sus casas por largos periodos que transcurren recorriendo los caminos o esperando a que sus camiones sean cargados o descargados en diversos puntos del país, por lo que habitan un contexto de movilidad. La percepción espacio-temporal del autotransportista se encuentra fuertemente condicionada por los avances tecnológicos y la relación laboral que la produce; se podrá observar cómo los autotransportistas poseen una manera significativa de experimentar el tiempo y el espacio que soporta en gran medida su mundo cultural.*

PALABRAS CLAVE: *movilidad, comunidad carretera itinerante, autotransportistas, nomadismo industrial, anclajes, carreteras, percepción espacio-temporal.*

ABSTRACT: *The interstate commercial drivers are specialized in driving cargo transport on the highways. Because of this, they are absent from their homes for long periods of time spent on the roads, or waiting for their trucks to be loaded or unloaded in different parts of the country; therefore, they live a life of constant mobility. The spatio-temporal perception of these drivers is strongly influenced by both the technological advances and the resulting working conditions that these changes produce; one can see how these drivers have a unique way of experiencing the time and space that make up their cultural world.*

KEYWORDS: *mobility, itinerant highway community, commercial drivers, industrial nomadism, anchors, highways, spatio-temporal perception.*

¹ En 2012 recibió el premio Luis González y González de El Colegio de Michoacán, así como el Fray Bernardino de Sahagún otorgado por el INAH por el trabajo intitulado *Los hijos del camino. Los anclajes y la vida cotidiana de los autotransportistas interestatales en las carreteras mexicanas.*

*Carreteras y arterias que se ramifican en todas las direcciones.
¿Qué sería la tierra sin carreteras? Un océano sin huellas. Una jungla.
El primer camino a través de la selva debió parecer una gran realiza-
ción. Dirección, orientación, comunicación. Después dos, tres cami-
nos... Después millones de caminos. Una tela de araña y en el centro de
ella el hombre, el creador, atrapado como una mosca.*

HENRY MILLER, *Sexus*

*Le pregunté: dígame don, ¿para dónde me lleva este camino?
Y él me contestó: Y... para todos lados.*

ANÍBAL FORD, *Navegaciones*

LOS AUTOTRANSPORTISTAS INTERESTATALES

Los autotransportistas interestatales o de largo arrastre² recorren los caminos de todo del país, dando vida a parte del flujo de vehículos que circula por la red carretera mexicana. Dentro de su hogar-móvil, como el caracol, el autotransportista habita los caminos y forma parte de un grupo de trabajadores nómadas cuya labor requiere que se alejen de su ciudad de origen y sus familias por días, semanas e incluso meses.³ Esto se debe a que el oficio del autotransportista consiste en desplazarse a diario para trasladar las mercancías y abastecer de bienes al mercado, ya sea nacional o internacional.

² En este trabajo nos limitaremos a hablar de los autotransportistas de carga. Por otro lado, cabe señalar que aquí nos referiremos a ellos como autotransportistas porque, aunque en México por lo general se les denomina *trailereros*, evitaremos utilizar dicho término debido a que, dentro de las relaciones que se dan en este oficio, es decir, entre compañeros, patrón/trabajador, amigos, etc., el término *trailerero* tiene una connotación negativa. Además, se diferencia a los autotransportistas interestatales o de largo arrastre de los que trabajan distribuyendo mercancías dentro de las ciudades, es decir, los que no se ausentan largos periodos de tiempo de sus hogares. En México los autotransportistas interestatales pueden ser de dos tipos: los que forman parte de lo que se denomina Autotransporte Público Federal de Carga, o sea, los que forman parte de empresas especializadas en porteo y cuentan con un permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para prestar un servicio de carga a otras empresas; y el Servicio Privado de Carga, que remite a unidades de carga de una empresa que transporta sus propias mercancías, en otras palabras, que no presta servicio a terceros.

³ Los datos empíricos presentados en este trabajo fueron recolectados en diversas etapas de trabajo de campo desde el año 2008 hasta 2013. Para realizar mi etnografía viajé con distintos autotransportistas por diversas rutas a lo largo y ancho del país.

Si bien gran parte de su vida laboral consiste en desplazarse por diversas rutas y latitudes, también pasan largos periodos de espera⁴ para cargar o descargar las mercancías. Estas pausas, junto con las visitas a la familia, son parte del contexto de movilidad laboral que los envuelve; son puertos, pequeñas escalas que representan un respiro que les permite reordenarse para continuar con el viaje. Entonces, ¿cómo pensar una vida dentro de un contexto de movilidad constante? Si todo grupo social necesita construir una percepción del espacio que habita y a la vez organizar su tiempo diario, ¿cómo se realizan estas acciones en un contexto nómada? Y más aún, ¿en un contexto de nomadismo industrial?, es decir, aquellas movilidades orgánicamente ligadas al proceso productivo, como es el caso de los autotransportistas y la industria de carga por carretera.

EL AUTOTRANSPORTISTA Y EL VAIVÉN COTIDIANO

Al convertirse en autotransportista el sujeto se sumerge en un mundo cultural⁵ ya preestablecido por sus colegas, por lo que deberá aprehender el capital cultural que le permitirá cumplir con su labor y desenvolverse en dicho mundo.⁶ Este mundo cultural se conforma de una serie de elementos que integran diversas esferas de su vida, como las prácticas y hábitos que les facilitan desenvolverse dentro del oficio; una manera específica de establecer vínculos sociales de acuerdo con el contexto nómada en el cual habitan; un lenguaje específico que los identifica como grupo; un uso particular de los medios de comunicación que refuerza los nexos sociales integrándolos como colectividad; un apodo con el que se relacionan con los demás autotransportistas; y una manera particular de concebir el espacio y el tiempo de acuerdo con su desplazamiento cotidiano.

⁴ A pesar de esta inmovilidad, los tiempos de espera pueden darse en diversas ciudades o puntos de producción del país, ya sea en lugares dentro de la misma urbe o en el campo. Estos tiempos implican estar ausente del hogar, lo que refuerza la lógica de una vida nómada, es decir, sólo son paradas, estaciones dentro de su desplazamiento cotidiano.

⁵ En mi trabajo *Los hijos del camino. Los anclajes y la vida cotidiana de los autotransportistas interestatales en las carreteras mexicanas* profundicé más en el tema de la vida cotidiana y el mundo cultural de los autotransportistas en México.

⁶ Las formas principales de adquirir conocimiento para trabajar como autotransportista son: *hacer patio*, a través de instituciones escolarizadas y como chalán o ayudante (en muchas ocasiones esta educación se transmite entre familiares y amigos).

Cuando un autotransportista se incorpora a la vida laboral, integra a su *vida sedentaria* (la del territorio-fijo, la localidad de origen, es decir, donde está la familia y ciertas amistades) las características de una *vida nómada* (lo que implica vivir en un territorio-tránsito, como lo es la carretera). Es en este momento que su vida comienza a girar en torno a estos dos polos (el del camino y el de la familia o el lugar de origen).

Resulta imposible, por lo tanto, concebir la vida del autotransportista en el contexto de esta movilidad sin pensar en el territorio fijo, donde habitó el autotransportista antes de salir a la carretera; donde está su casa, su familia y al que vuelve de forma intermitente; ya sea físicamente —a visitar a la familia, descansar o resolver asuntos burocráticos y de salud (situaciones de su vida que no puede resolver en la carretera)—, o bien, de manera virtual —porque llama o mensajea a sus familiares o conocidos en dicha localidad o envía parte de sus ingresos económicos a la misma—.

No podemos perder de vista que estos trabajadores preservan una relación cotidiana con el territorio primario y que por ello su oficio no significa una total desterritorialización (como el caso, cuestionable, del migrante que no vuelve), ya que es a partir de esta perspectiva que se podrá comenzar a comprender su percepción espacio-temporal. Así, para los autotransportistas la movilidad implica una vida multilocalizada —ubicada de manera distinta a una vida sedentaria—, una relación específica con el espacio, sumergida en el contexto de una vida nómada donde el sujeto realiza su trabajo diariamente de forma solitaria; a bordo de la cabina de un tráiler. Es en esta cabina donde labora, socializa, duerme y descansa, o donde pasa momentos de ocio esperando que se consuma la etapa de carga o descarga. Es en el ir y venir, en la lejanía del territorio-primario (pero siempre girando en torno a él), en la ausencia del hogar, donde transcurre la mayor parte del tiempo de su vida laboral y social.

PENSAR LA MOVILIDAD EN UN CONTEXTO LABORAL

Una vez situado el autotransportista en el contexto de movilidad-laboral y la relación con los polos alrededor de los cuales transcurre su vida cotidiana, es necesario pensar teóricamente la cuestión de la movilidad.

El término “movilidad”, según Maffesoli, es una domesticación del término “nomadismo”, el cual no es de ningún modo “privilegio de unos cuantos, sino que cada quien lo practica cotidianamente” [Maffesoli 2004: 29]. Es decir, el nomadismo o la movilidad no son de ninguna manera actitudes marginales en la actualidad, al contrario, son constitutivas de

nuestra cultura. Es por esto que diversos autores [Bauman 2001; Augé 2010; Ramírez 2009; Clifford 1999; Ford 1994; Urry 2000 y 2007] señalan que la movilidad conforma el paradigma de las ciencias socio-humanas en la mundialización contemporánea. Por ello resulta necesario desarrollar la categoría de movilidad.

Ramírez Velázquez apunta que son principalmente dos factores los que nos permiten desenredar el término movilidad; *a)* el de movilidad como proceso o cambio, y *b)* “el de traslación que refiere a la capacidad que tienen los agentes de permutar espacios, de mudar de uno a otro o de alternar su ocupación y su vivienda en algún momento de su existencia” [Ramírez 2009]. Así, el segundo elemento es el que nos concierne; la movilidad como atributo de los seres humanos y que refiere a su capacidad de desplazamiento.⁷

Cada tipo de movilidad se encuentra históricamente determinado. Por ello los diferentes elementos que conforman las movilidades, así como sus causas y actores, se han transformado y multiplicado a lo largo del tiempo, coexistiendo distintos tipos de movilidad en un mismo contexto. Es posible visualizar diversos factores que inciden en estos cambios; desde el desarrollo económico-tecnológico de las sociedades y el perfeccionamiento de las fuerzas productivas que lo sostienen, hasta los imaginarios que giran en torno al movimiento, entre otros.

En el caso de los autotransportistas en México no se puede dejar de lado que su movilidad es al fin y al cabo producida por la necesidad del capitalismo de distribuir las mercancías; que se basa en un sistema de transporte carretero específico, como es el mexicano, y el cual, en consecuencia, está fuertemente condicionado por ese sistema económico y los avances tecnológicos que revolucionan constantemente los modos de transporte. Cabe destacar el lugar fundamental que ocupan los tiempos y las dinámicas de los flujos globales de mercancías, ya que al estar estrechamente ligadas al consumo y la producción nacional de bienes inciden en los ritmos, las rutas y las formas de trabajar de los autotransportistas.

⁷ Cabe agregar que se considera que la movilidad puede ser realizada por agentes sin que ésta implique un desplazamiento físico, como es el caso del *nomadismo audiovisual*, un ejemplo de éste es la movilidad que implica navegar por el ciberespacio. Esta última concepción, al igual que la movilidad considerada como traslado o cambio, en la actualidad es inherente a todo ser humano, ya que, como Bauman [2001: 8] afirma, “nos guste o no, por acción u omisión, todos estamos en movimiento. Lo estamos aunque físicamente permanezcamos en reposo: la inmovilidad no es una opción realista en un mundo de cambio permanente”.

LOS FLUJOS Y LA CIRCULACIÓN SIMBÓLICA Y MATERIAL

Es posible afirmar que “la vida errante es una constante antropológica que no deja, una y otra vez y por siempre, de permear a cada individuo y al cuerpo social en su conjunto” [Maffesoli 2004]. Sin embargo, para comprender el papel condicionante y moldeador de culturas y cotidianidades que posee la movilidad, es fundamental visualizar que en la contemporaneidad se producen diversas movilidades coexistentes (migración, turismo, movilidad profesional, flujos de bienes e información, circuitos de trabajadores golondrina, desplazamientos forzados, etc.), las cuales se encuentran condicionadas históricamente.

Los flujos globales de mercancías, así como los avances tecnológicos y de comunicación, con sus implicaciones culturales (como el encogimiento espacial), delinean el contexto a partir del cual debemos analizar la movilidad hoy en día; es a partir de estas características que aparecen como un condicionante de las dinámicas socioculturales de los individuos que habitan los flujos y de aquellos cuyas vidas se encuentran interrelacionadas con dichos flujos. Los avances tecnológicos y de la comunicación trastocan las movilidades,⁸ condicionan fuertemente a los elementos que integran la construcción específica de la vida cotidiana y el mundo cultural y, por ende, la percepción espacio-temporal de quienes se desplazan.

La manera en que los autotransportistas sortean las condiciones laborales, en especial la de movilidad constante, así como los elementos que integran su vida cotidiana y la relación con los factores que los construyen, se encuentra dentro del contexto en el cual está inmerso dicho tipo de movilidad: la industria del autotransporte de carga. Al ser parte de ese ámbito es imposible considerar la movilidad de los autotransportistas como una movilidad individual. Si bien lo que produce su desplazamiento cotidiano es la necesidad de la circulación de bienes materiales, esta movilidad no se contiene ahí, sino que se desborda hasta crear una cultura particular

⁸ Véase Augé [1992]. En la actualidad, los tipos de movilidad se han multiplicado, densificado y acelerado considerablemente, repercutiendo de manera profunda en las esferas culturales y sociales de las personas que dan vida a dichos traslados. Por ejemplo, uno de los factores que influyen en esta repercusión se puede observar en una de sus características: *el exceso de referencias espaciales e imágenes* y la percepción que produce que la distancia se haya reducido y el planeta encogido. Hoy las distancias del mundo que habitamos parecieran pasar a segundo plano. El espacio aparece como un elemento que debe ser conquistado de cualquier forma, ya sea por el desplazamiento real o virtual [Bauman 2001; Augé 2006].

de los caminos, convirtiéndose en una circulación simbólica, que trasciende la mera transportación de mercancías.

Esto se debe a que los individuos, grupos y comunidades móviles que se desplazan constantemente no realizan dichos traslados en el vacío, sino basándose en un fuerte entramado sociocultural. Por tanto, dentro de los espacios de tránsito debemos contemplar el flujo simbólico, los procesos cognitivos, el intercambio económico, los vínculos interpersonales, imaginarios, etc. Visto de esta forma, la carretera aparece como un escenario sociocultural en el cual podemos encontrar, moldeados por el mismo espacio-tránsito, una infinidad de hechos sociales altamente significativos.

La movilidad individual, realizada a gran escala y siguiendo ciertos patrones, se transforma en *flujo*.⁹ Manuel Castells [1996: 412] define el flujo como “la efectiva, repetitiva y programable secuencia de intercambio e interacción entre lugares físicamente separados, articulados por actores sociales en la economía, la política y la estructura simbólica de la sociedad”.

En la actualidad, los tipos de flujo, ya sea de personas, cosas o información, cada vez más dependen de los progresos de la comunicación y del transporte, ya que su interdependencia se ha incrementado. A lo largo de la historia de la movilidad humana fue común que la tecnología le diera forma a las distintas maneras de trasladarse, transformando los diversos modos de organización social que soportan los flujos humanos. Sin embargo, los flujos no necesariamente requieren tecnología, pero sí una organización social que los sostenga. Lo anterior nos permite observar que si bien la movilidad humana no es inherente o producto de los procesos tecnológicos, éstos modifican, multiplican y aceleran la corriente que produce los flujos.

En este trabajo se pone énfasis, dentro del análisis del término movilidad, en el agente que se traslada, es decir, en las personas que realizan los desplazamientos. Si bien existen flujos de información, de mercancías y de personas, éstos son cualitativamente distintos entre sí. En el caso de los flujos humanos, éstos se diferencian a partir de que el desplazamiento humano genera una manera distinta de apropiación, utilización y manejo

⁹ Este término refuerza la concepción del término “movilidad” que abordé anteriormente, por lo cual los usaré como sinónimos, ya que para los fines de esta investigación remiten al mismo fenómeno: grandes grupos de personas que se desplazan de diversas formas, por diferentes razones y con consecuencias específicas para cada una de ellas.

del territorio, lo que permite la producción, transformación y generación de espacios sociales.¹⁰

EL NOMADISMO INDUSTRIAL

El desplazamiento cotidiano de los autotransportistas es producto del circuito del capital y se expresa en la movilidad profesional y especializada que posibilita la circulación de mercancías e individuos (en el caso de los que conducen autobuses de pasajeros), el cual es realizado con trabajo productivo. Por ello es posible ubicar este flujo en la gama de movilidades que forman parte del *nomadismo industrial*,¹¹ término acuñado por el antropólogo social brasileño Gustavo Lins Ribeiro [1992], ya que a partir de éste se puede diferenciar, para propósitos analíticos, “entre un viaje marginal o ilegal, como la migración, y uno que participa de proyectos económicos orgánicos” [Ford 1994: 114], es decir, distinguir del “viaje con retorno, o con retorno diferido, al viaje sin retorno” [Ford 1994: 114]. El *nomadismo industrial* sería, entonces, un tipo de *flujo*, una movilidad repetitiva, constante y predecible, que tiene lugar en las redes carreteras del país, articulado estrechamente al sistema de producción capitalista a través de la industria del autotransporte de carga. Un flujo interrelacionado con el proceso actual de mundialización y con los efectos culturales y sociales de esta etapa del capitalismo.

Una de las bases fundamentales del sistema económico capitalista es la existencia de un mercado y el consumo de los productos disponibles en éste. Para que el consumo sea posible es necesaria la distribución de los bienes producidos a los lugares donde se consumirán o continuarán el proceso de producción.¹² El traslado de mercancías implica el desarrollo de una

¹⁰ Desde esta perspectiva es posible entender el espacio social como una relación posicional de personas, instituciones, objetos y prácticas sociales. Así, lo que define el espacio social no son sólo los objetos, las personas o las instituciones, sino las relaciones posicionales de todos estos elementos [véase Sandoval 2012]. También resulta interesante basar el análisis de estos fenómenos multilocalizados con la propuesta de George Marcus [2001], la etnografía multilocal.

¹¹ Ubiqué al autotransporte dentro de la gama del nomadismo industrial porque está basado en un trabajo productivo, el cual agrega valor a las mercancías debido a que el valor de éstas exige su desplazamiento [véase Marini 2008: 278].

¹² Como sabemos, la globalización ha fragmentado el proceso de producción, lo que hace necesario el traslado de materia prima y productos aún no terminados para finalizar su elaboración en puntos alejados del lugar donde inició el proceso, generando cadenas de producción multilocalizadas.

industria que, a partir de los medios de transporte y una infraestructura (en este caso la carretera, incluyendo todos sus componentes, casetas de peaje, vulcanizadores, gasolineras, etc.), posibilita el flujo de mercancías.

La industria del autotransporte forma parte del proceso productivo y de circulación del capital [Marx 2006: 39], volviéndolo sumamente vulnerable a las dinámicas y cambios del mismo. Pero al mismo tiempo desempeña un papel fundamental como cohesionador espacial, económico y social que afecta a la sociedad en su conjunto.

Es importante no perder de vista que el sector del autotransporte se basa en los diversos desarrollos tecnológicos que posibilitan la movilidad, entre los que se pueden mencionar principalmente dos: el transporte y la infraestructura. El transporte se caracteriza por ser un sistema de medios que posibilita trasladar personas o cosas de un lugar a otro; en cambio, por infraestructura se entiende al soporte que sostiene y orienta los diversos medios de transporte en los que tiene lugar la movilidad de los agentes, como los autotransportistas [Ramírez 2009]. Podemos observar que los distintos tipos de movilidades requieren un soporte técnico que las posibilite y, en el caso de los autotransportistas, corresponde a la industria de autotransporte de carga, que implica el desarrollo de vehículos e infraestructura.

A partir de los dos contextos donde se desenvuelve el autotransporte de carga: el económico-político (al ser el enlace entre la producción y el consumo del sistema económico) y el cultural (al considerarse la movilidad como el contexto condicionante de un grupo de personas),¹³ podemos replantear que los autotransportistas construyen una percepción espacio-temporal particular, fuertemente condicionada por la relación laboral y las condiciones específicas que ésta implica, con las cuales se entrelaza gran parte de sus dinámicas socioculturales.

LA CARRETERA COMO ESPACIO SOCIAL

La carretera es el espacio por el que circulan a diario los autotransportistas y, por ende, el espacio que habitan. El uso que ellos le dan es muy distinto al que le pueden dar otros usuarios. La carretera, territorio-móvil, posee características peculiares que implican una relación específica con el mismo.

¹³ Esta noción cultural de la movilidad puede enriquecerse si se tienen en mente las implicaciones socioculturales de la sobremodernidad a partir de sus tres excesos (de referencias individuales, espaciales y de información) [Augé 2006].

Toda movilidad, como contexto de una vida cotidiana, se encuentra condicionada por la relación que guarda el grupo social con los espacios que habita. “La movilidad y el territorio constituyen las dos caras de una misma moneda, la de la relación de proximidad y distancia, la ‘proxemia’” [Jouffe y Campos 2009: 30]. Toda actividad humana, dice Lins Ribeiro, “requiere un lugar, o un conjunto de ellos, definible como un ‘territorio’, donde, con mayor o menor grado de estabilidad, pueden desenvolverse acciones fundamentales para la reproducción de la vida” [2003: 120]. Así se presenta el territorio o, para ser más precisos, el espacio por donde circulan los transportistas; espacio homogeneizado por el encogimiento espacio-temporal que es la red de caminos y autopistas, y las redes de información, como internet y los celulares.

Los espacios de tránsito son definidos por Manuel Delgado [1999] como espacios designados para ser traspasados, cruzados, para sólo pasar por ellos y ser intersectados por otros espacios que a su vez los atraviesan; en este espacio “toda acción se plantearía con un *a través de*. No es que en ellos se produzca una travesía, sino que son la travesía en sí, cualquier travesía” [Delgado 1999: 36-37]. Sin embargo, no se deben excluir las conexiones entre sus usuarios y las dinámicas que se establecen con los distintos elementos de la infraestructura carretera, ya que estas circunstancias lo transforman en un espacio social [véase Sandoval 2012].

La carretera, como espacio-tránsito, ha sido caracterizada por la relación no simbólica que establece con sus usuarios, es decir, es considerada un *no lugar* [Augé 1992]. Sin embargo, esta categoría debe ser matizada, ya que remite a una forma de práctica de los sujetos con un espacio y no las particularidades en sí de ese espacio. Es decir, la carretera es un *no-lugar* empírico (diseñado para ir de paso) en el cual el usuario o practicante puede o no establecer un vínculo significativo [Augé 2004].

La dupla lugar/no lugar permite leer lo social a partir de la relación de los individuos con el espacio; sin embargo, presenta una dificultad que parte de que esta oposición puede ser interpretada como empírica, o bien, como metodológica u operativa. Según Augé, “en la medida en que se define al lugar como algo que alberga identidades, expresa relaciones y transmite una historia, es evidente que las prácticas sociales de las que es objeto un espacio son las que permiten definirlo como lugar o no lugar” [Augé 2004: 131]. De esta forma se abre la posibilidad de hablar de *lugares objetivos*, los cuales remiten a los espacios donde se inscriben “marcas objetivas de identidad, relación e historia (monumentos funerarios, iglesias, lugares públicos, escuelas, etcétera)” [Augé 2004: 134-135], y de *lugares simbólicos*, cuando se hace referencia a la relación con el otro que se da en aquél (resi-

dencia, intercambios, lenguajes). Por otro lado, se pueden llamar *no lugares objetivos* a aquellos que han sido construidos para la circulación, comunicación y consumo, y *no lugares subjetivos* para referirnos al modo de relación con el exterior que prevalece en aquéllos: tránsito, mensajes, anuncios, códigos [Augé 2004].

Es a partir de esta ambivalencia, la de la dicotomía lugar/no lugar, que un mismo espacio puede aparecer como un lugar significativo o no para distintas personas. En este momento resulta obvio decir que la carretera, vista a gran escala como territorio en movimiento, aparece como un lugar significativo para los autotransportistas, tanto que se lo apropian con el término *Amos del camino*.

Los autotransportistas, al encontrar una superabundancia de espacios por los cuales transitan cotidianamente —paraderos o ciertos restaurantes o cachimbas, por ejemplo—, establecen, dentro del territorio de la carretera, una relación significativa con algunos de los lugares que la integran, aunque para otros transportistas esos mismos espacios no devengan en sitios significativos. Esto implica que la relación del autotransportista con los espacios que integran la infraestructura carretera por la cual circula, oscile del lugar al no lugar y viceversa. Se puede dar el caso de encontrar que un espacio es a la vez un no lugar empírico y un lugar simbólico, y un no lugar objetivo y subjetivo. Cabe considerar que si el espacio es un sitio practicado para el autotransportista, los lugares significativos pueden dejar de serlo con relativa facilidad debido a factores como la misma movilidad laboral (la relativa facilidad con la cual cambian de ruta o empresa para la que trabajan y la duración limitada de la vida laboral).

LA RED CARRETERA MEXICANA Y SUS ESPACIOS

La red carretera mexicana es el espacio de circulación que permite el flujo de autotransportistas. Este espacio hace posible un sinfín de interacciones simbólicas y materiales, porque permite una mayor accesibilidad a las localidades dentro y fuera del territorio nacional.¹⁴

¹⁴ Es importante enfatizar que la interrelación entre el sistema de transporte de carga carretero nacional y el multimodal se desarrolla en un espacio global, y “se articula crecientemente a través de redes y flujos materiales e inmateriales” debido a que el sistema multimodal “ejerce una fuerte influencia para la transportación de los sistemas o subsistemas nacionales de transporte de carga, ya que requiere una serie de servi-

Es a partir de esto que se puede hablar de dos sistemas de carga por carretera que coexisten en el territorio mexicano. El primero forma parte del *sistema de transporte multimodal*, integrado a la producción globalmente fragmentada y a la distribución del mercado mundial. Este sistema se articula al segundo: el *sistema nacional de transporte de carga*.¹⁵

La distribución de ambos sistemas trasciende ciudades, regiones e incluso países; es el espacio por donde se trasladan los autotransportistas interestatales. De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (sct) de México, el sistema carretero nacional se ha organizado en 14 principales corredores carreteros,¹⁶ a partir de los cuales se despliega el resto de los caminos que articulan las ciudades y centros de producción del territorio nacional.¹⁷ Los caminos que puede usar el autotransportista en México son de dos tipos: el sistema de caminos libres (gratuitos) y el sistema de pago (de cuota); ambos integran la red carretera.¹⁸

cios, terminales especializadas, tecnologías y regulaciones específicas" [véase Martner 2008: 10].

¹⁵ La diferencia entre éste y el sistema multimodal es el tipo de mercancías que transportan y la forma de organización, logística y conectividad entre modos de transporte; además, el multimodal utiliza contenedores que agilizan considerablemente el proceso de traslado de mercancías, reduciendo el tiempo de las etapas de carga y descarga.

¹⁶ Los 14 principales corredores carreteros son: México-Nogales, México-Nuevo Laredo, Querétaro-Ciudad Juárez, Acapulco-Tuxpan, Mazatlán-Matamoros, Manzanillo-Tampico, Acapulco-Veracruz, Veracruz-Monterrey, Transpeninsular, Puebla-Progreso, Puebla-Oaxaca, Transísmico, Altiplano y el Peninsular a Yucatán.

¹⁷ Cabe aclarar que, a diferencia de otros países, en México las rutas transnacionales de autotransporte no están generalizadas, y se podría decir que hasta hace poco eran inexistentes debido a las políticas de protección del gobierno estadounidense. Desde 1994 comenzó una batalla entre ambos países que continúa hasta ahora. A pesar de que el Tratado de Libre Comercio (TLC), firmado en esa fecha, establecía que los autotransportistas mexicanos podrían tener acceso al área fronteriza de Estados Unidos a partir de 1995, y para el resto del territorio a más tardar en el año 2000, lo cual no se ha cumplido. En la actualidad son contados los casos de las empresas mexicanas que laboran en territorio estadounidense. Mientras tanto, se utiliza un traslado de mercancías llamado *trasbordo de carga* de un lado a otro de la frontera para solucionar el movimiento de las mercancías frenado en la frontera norte. Al parecer esta situación empezó a cambiar en marzo de 2011, cuando se firmó un acuerdo en el que las empresas de transporte de carga de ambos países podrán comenzar los trámites para circular por los dos países abriendo una era de autotransporte transfronterizo en México.

¹⁸ Dentro de estos dos tipos de caminos, los espacios de consumo que se pueden encontrar son distintos. Generalmente la elección de estos caminos se hará en función de la ruta que debe cumplir el autotransportista según las indicaciones del patrón y la empresa que contrata el flete, así como los permisos de la sct, ya que los camiones de carga tienen prohibido transitar por algunas carreteras, las carreteras funcionan como

Por ello, si se tuviera que localizar de alguna manera la vida del autotransportista, se podría decir que ésta se desenvuelve en un espacio de tránsito (la red viaria) que liga diversos puntos dispersos a lo largo del territorio nacional, el cual incluso puede ser trascendido. Estos espacios significativos son conformados por: 1) los sitios de servicio y consumo de la infraestructura carretera que se ubican de forma dispersa a lo largo del camino; las cachimbas,¹⁹ los paraderos, los espacios de prostitución, los talleres mecánicos, las vulcanizadoras, las pensiones y gasolineras; y 2) los espacios de espera —destinados a la carga y la descarga—,²⁰ y los que aparecen en la misma carretera en situaciones extraordinarias.²¹

Los espacios unificados por la red viaria son marcas en el mapa;²² espacios destinados a diversos usos que constituyen la infraestructura de red viaria y el sistema del autotransporte de carga; espacios que, para los autotransportistas, pueden devenir en lugares simbólicos al desempeñar un papel condicionante en la construcción de su percepción espacio-temporal por la estrecha relación que poseen con sus dinámicas cotidianas sociales y laborales.

vías de comunicación entre puntos aislados, y para el autotransportista éstas articulan los espacios relevantes para su trabajo y su vida personal.

¹⁹ Las cachimbas son establecimientos comerciales privados que ofrecen, en primera instancia, el servicio de alimentación. Estos espacios de consumo se encuentran dispersos a lo largo de la carretera. Debido a su ubicación, a la orilla del camino, resultan accesibles para los autotransportistas, quienes no tienen que desviarse de la ruta para satisfacer sus necesidades. En México las cachimbas son lugares altamente significativos para los autotransportistas, ya que en ellas no sólo pueden conseguir comida, sino que, en ocasiones, también pueden conseguir fármacos ilegales para disipar el sueño, espacios de descanso y regaderas; también constituyen un punto para establecer relaciones de amistad, ya sea con las meseras que ahí laboran o con los colegas que también van de paso. Las cachimbas aparecen como los espacios predilectos de los autotransportistas, quienes las eligen con base en diversos factores. Cada autotransportista elige, de entre una gran oferta de lugares, dónde detenerse y conseguir lo que precisa, una o varias cachimbas de acuerdo con su experiencia.

²⁰ Estos espacios forman parte de la red carretera y se encuentran ligados por ese espacio de tránsito, pero pueden encontrarse fuera de éste, un ejemplo son los centros de distribución y producción ubicados en el interior de las ciudades y en el campo.

²¹ La carretera es un espacio idealmente de tránsito, pero por diversas razones y en algunos momentos puede convertirse en un espacio de espera, de inmovilidad; ya sea por accidentes carreteros, retenes militares o policíacos y paros por protestas. Dentro de estos espacios los autotransportistas disponen de mucho tiempo libre que utilizan para descansar, arreglar su vehículo y socializar con otros autotransportistas.

²² Para ver una descripción más detallada de estos espacios véase José María Castro Ibarra [2013].

LA PERCEPCIÓN ESPACIO-TEMPORAL DE LOS AUTOTRANSPORTISTAS

A partir de este momento podemos preguntarnos cómo es que el autotransportista establece la relación con los espacios antes mencionados, y de qué manera se apropia de ellos. La percepción espacio-temporal de los autotransportistas en México se integra a las distintas esferas que se abordarán a continuación.

La comunidad carretera itinerante. Difuminando fronteras espacio-temporales

La concepción espacio-temporal de cualquier grupo no es de ningún modo un tema marginal. Dentro de un mundo cultural el espacio y el tiempo son “las dimensiones fundamentales de la existencia humana. De ahí que sean la expresión más directa de la estructura social y el cambio estructural” [Castells *et al.* 2006: 267]. La carretera es el lugar empírico por donde cotidianamente, y por diferentes razones, transitan miles de personas, entre ellas los autotransportistas. Asimismo, este espacio posee subjetivamente una relación particular con cada tipo de usuario. Para los autotransportistas representa el lugar donde desempeñan su oficio y pasan la mayor parte del tiempo.

A este nivel se podría observar la carretera como un espacio en potencia para ser territorializado como un todo ilimitado, que aunque está circunscrito a la misma infraestructura, el flujo que lo constituye nunca se detiene (no lo puede hacer por motivos laborales). Esta apropiación general no sólo abarca los carriles por donde el transportista circula, sino también los demás elementos de la infraestructura carretera que lo componen, como pueden ser las gasolineras, los parajes, los cruces, las desviaciones, las casetas de peaje, las cachimbas y los paraderos. Es debido al uso intensivo que los autotransportistas le dan a ese espacio ilimitado que se adjudican el sobrenombre de *Amos del camino*, y al hacerlo lo territorializan.

Los autotransportistas se apropian colectivamente, como una comunidad dispersa e itinerante, de ese espacio inmenso que es la carretera; lo significan como su lugar de trabajo, pero a la vez como su lugar de residencia y socialización. Este espacio-tránsito tiene sitios que para ellos son significativos, que le dan sentido a su vida.

Una de las formas en que se realiza la apropiación colectiva es a través de la comunicación continua entre compañeros de *línea* (empresa de autotransporte) y colegas del gremio en general. Estas comunicaciones refuerzan los vínculos sociales y facilitan los encuentros físicos, ya que si dos o más autotransportistas llevan una ruta en la que pueden coincidir para

detenerse en una misma cachimba, se organizan y concretan una reunión. Otra manera pragmática de apropiación colectiva gira en torno a la noción de *convoy*. Que más allá de ser una figura que brinde seguridad al trabajar en grupo, es una forma de socializar al tiempo que cada quien conduce sus camiones. Hacer *convoy* consiste en que un grupo de autotransportistas trabaja al mismo ritmo, uno detrás de otro, mientras que el grupo se comunica simultáneamente gracias a la Banda Ciudadana (CB)²³ o el celular (con el modo conferencia);²⁴ además, realizan paradas constantes pero cortas en *cachimbas* para tomar café y platicar. En términos del Compa, el *convoy* sirve:

[...] para ir *cachimbeando* juntos [...] Hay unos cabrones que les gusta *cachimbear* más, pero ya saben que si vamos a *cachimbear* continuamente es nomás un ratito, una media hora. Y vamos a *chambear*, y quieren pasar aquí, luego allá y luego allá y allá, entonces una *cachimba* de volada, y es que yo llevo tiempo, si no, siempre les digo una *cachimba* y yo me voy, y se va, y si no, pues ahí se ven. La mayoría sí se cuelga para *cachimbear*.

Los estudios de la sociedad en red, articulada por el uso de la tecnología informática,²⁵ han evidenciado nuevas formas de relación que refuerzan la apropiación colectiva del espacio y el tiempo. Éstos son los *espacios de flujos* y el *tiempo atemporal* [Castells *et al.* 2006], los cuales integran a los autotransportistas que se desplazan dispersos por las carreteras a través de redes de comunicación que los enlazan.

El *espacio de flujos* “es la organización material de la interacción social simultánea a distancia a través de la comunicación en red, con el apoyo tecnológico de las telecomunicaciones, los sistemas de comunicación interactivos y las tecnologías de transporte rápido” [Castells *et al.* 2006: 267]. Así, la estructura y la significación del espacio de flujo no depende de

²³ Citizen Band por sus siglas en inglés.

²⁴ La conferencia es una aplicación de los celulares que permite que en una llamada se integren dos o más usuarios. En la figura del *convoy* esto es fundamental, ya que facilita a los integrantes del grupo ir conversando mientras trabajan, así como concretar reuniones para parar. Pero esto también permite incluir en ese espacio virtual a gente que no está en el *convoy* sino a cientos de kilómetros de distancia.

²⁵ En el caso de los autotransportistas se pueden plantear tres principales consecuencias de los medios de comunicación en sus vidas cotidianas: en teoría posibilitan una optimización de la gestión del transporte de carga al existir una comunicación instantánea entre el autotransportista y el patrón; también propician el aumento de la vigilancia por parte del patrón y, finalmente, facilitan la sociabilidad entre los autotransportistas.

ningún lugar en específico, sino de las relaciones que están construidas en el interior y alrededor de la red que digiere los flujos específicos. Castells plantea la hipótesis de que las tecnologías de comunicación no cancelan el espacio, sino que crean uno nuevo, que es local y global al mismo tiempo: el espacio de flujos. Más que ser un espacio desde donde la gente se comunica con sus aparatos móviles, éste se convierte en un telón de fondo [2006: 268].

Por otra parte, las tecnologías de comunicación potencian el *tiempo atemporal*, “entendido como la temporalidad que caracteriza a la sociedad en red” [Castells 2006: 272]; Castells apunta que “la disponibilidad de comunicación inalámbrica permite saturar el tiempo con prácticas sociales mediante la inserción de comunicación en todos aquellos momentos en que no se pueden llevar a cabo otras prácticas” [2006: 272]. Esto permite que los autotransportistas trasciendan las barreras institucionales o laborales, permitiendo la interacción con la esfera de los vínculos personales del autotransportista: la familia, los colegas, idilios y amistades. Esto contribuye a que la esfera laboral se difumine con la esfera de la vida personal: los autotransportistas viajan en su cabina acarreamo sus vínculos sociales e interactuando con ellos diariamente.

Dentro de esta apropiación de la carretera que hacen los autotransportistas, los medios de comunicación desempeñan un papel primordial, ya que los dispositivos móviles, el internet y la BC, tienen la capacidad de enlazar las prácticas sociales en múltiples lugares. Dado que la comunicación móvil que se da entre los autotransportistas cambia de referente espacial de forma constante, “el espacio de interacción se define completamente en términos de flujos de comunicación” [Castells 2006: 268]. De esta manera se puede observar que estos sujetos ocupan el espacio de flujos constituyendo una suerte de comunidad virtual situada en las señales de la telefonía móvil, el internet y las ondas radiofónicas, la cual se caracteriza por estar en todos lados y en ningún lugar al mismo tiempo. Sin embargo, lo que importa no es dónde estén los integrantes, sino las conexiones que establecen entre ellos.

Al mismo tiempo, esta comunidad tiene un soporte “real” (necesario), ya que los integrantes de la red virtual de cada autotransportista (amistades, colegas o familia) circulan cotidianamente por la carretera, territorializándola. Así, la parte virtual de la relación —el tiempo atemporal y el espacio de flujos— refuerza y propicia los encuentros reales —cara a cara— entre los autotransportistas y sus vínculos sociales, y viceversa. Los integrantes de una comunidad dispersa que se trasladan en todas las direcciones dentro de la red carretera conforman así una comunidad carretera itinerante.

Concepción del espacio exterior

Si en una primera dimensión los autotransportistas se apropian colectivamente de la carretera como *comunidad carretera itinerante*; en una segunda dimensión, a partir de la experiencia personal, el autotransportista construye, esta vez individualmente, un *mapa mental geográfico* a partir del registro en los caminos, un mapa mental de los lugares que integran cada ruta y cada vía por las cuales transita y donde puede parar según las necesidades que se le presenten en el trayecto. Muchos de estos espacios se convierten en espacios predilectos para el autotransportista; espacios significativos que devienen *lugar* (un espacio practicado y significado). De esta forma, se halla ante una superabundancia de puntos de consumo en la carretera por donde solamente pasará, pero los que en muchos casos se transformarán en *lugares* significativos para él debido a las experiencias personales que vivirá en cada uno de ellos.

Esta selección de lugares responde a una serie de procesos cognitivos que le permiten al autotransportista elegir el sitio donde parará. Si se detiene en un lugar que es de su agrado, intentará parar cada vez que pasa por ahí si trabaja en esa ruta. Mientras nos desplazábamos por la carretera que atraviesa el estado de Veracruz, pasamos por una *cachimba* donde había una gran cantidad de tráilers estacionados por lo que se podía deducir que estaba llena. Señalando el establecimiento, el Compa me comentó:

O sea, ya conoces toda la carretera y ves cachimbas que luego ves que una cachimba está así (hace un gesto con la mano que indica que está lleno); hasta la madre. O hay de tres: o hay buena comida, hay buenas viejas o hay buena droga. O comida o viejas o droga. Por algo de eso es que hay un chingo de gente. No, y hay una cachimba donde apenas me invitó un cabrón ahí en, este (...) por allá. Donde igual son bien, este (...) a todo dar las chamacas.

La concepción del espacio se construye en el transcurso de la vida laboral, ya que a partir del uso intensivo de la carretera el autotransportista crea un mapa mental en el cual se ubican los puntos personales de trabajo, diversión, reunión, entretenimiento, seguridad y peligro; y también donde se puedan conseguir drogas, comida o sexo.²⁶

²⁶ El mundo sociocultural de los autotransportistas es sumamente heterogéneo individualmente, por ello lo son también sus consumos.

Conozco la carretera ya casi como la palma de mi mano. Sé dónde hay hoyos. De hecho, me ha tocado hacer convoy. Hay cabrones que no les gusta ir atrás, les gusta ir adelante. Pero no saben dirigir un convoy, pero yo a veces les digo, abusado, que hay un hoyo ahí adelante. O sea, yendo atrás los vengo guiando. O sea, muy parte de mi vida se me queda así, aunque no le ponga mucha atención se me queda grabado las cosas que hay. Porque es parte de mi vida.

El conocimiento que el autotransportista tiene de los lugares y las características de cada ruta es proporcional a su experiencia y a los años que trabaje en dichas rutas. Es con base en esto que se forma el mapa mental geográfico que le permite ubicar, detalladamente, los lugares para detener la marcha y satisfacer sus necesidades sin desobedecer las indicaciones laborales del patrón o la empresa que contrata el flete (el dueño de la mercancía). El mapa mental geográfico es el que permite al autotransportista percibir espacialmente su sitio de trabajo, pues en él se encuentran los puntos que le ayudarán a cumplirlo y en los cuales también llevará a cabo su vida social. Esta forma de organización espacial le permitirá pensar a corto, mediano y largo plazo los lugares por donde pasará en su traslado.

La cachimba. Espacio ritual

Las cachimbas son espacios que desbordan sentido para los autotransportistas. Marc Augé denomina “sentido” a “la conciencia compartida del vínculo compartido e instituido en el otro” [Augé 2004: 99]. Si a su vez tomamos la definición que da de rito —el mecanismo espacial, temporal, intelectual y sensorial que pretende reforzar o recordar dicho vínculo—, podemos considerar las reuniones cotidianas en las cachimbas como un ritual. Un rito que establece identidades relativas que suponen un establecimiento previo de nexos con otros, en este caso con los autotransportistas, con la *colegancia*²⁷ y con las mujeres que trabajan como meseras, *cachimberas*. Así, plantea Augé, “crear este vínculo con los otros es crear la condición necesaria para crear la identidad, las identidades” [2004: 99]. Los autotransportistas se detienen diariamente en una o varias cachimbas; en ellas se reúnen, conversan, comen y beben café. Esos puntos en sus itinerarios, en muchas ocasiones, trascienden las meras necesidades fisiológicas de alimentación, sueño o evacuación,

²⁷ Término utilizado en México por los autotransportistas para referirse a sus compañeros de trabajo.

y derivan en un ritual donde se agrupa la colegancia, un ritual donde se refuerza el sentido de lo que se es.²⁸

El "Güero" se comunicó por medio de la cb con un viejo amigo operador, él era el padre de un amigo que también fue camionero y además fue una especie de maestro para él, ya que, según comenta, le enseñó muchas cosas de este oficio. El viejo recorría la misma ruta que nosotros, pero en sentido contrario, y acordaron encontrarse en una *cachimba* situada en un punto intermedio conveniente para ambos. Al poco rato salimos de la carretera y nos estacionamos a un costado, en un llano donde había otros tráilers estacionados frente a una *cachimba*. El viejo, un hombre de unos 70 años, ya estaba ahí. Entramos a la *cachimba*, nos sentamos en una mesa y pedimos café. Platicaron sobre los camiones, los problemas con otros camioneros, la familia, el cansancio y las licencias de conducir. El Güero sacó una pequeña caja llena de perico, tomó dos y le ofreció a su amigo, que a su vez tomó otras dos. Las abrieron, las disolvieron con el café y continuaron conversando. Una hora después salimos del establecimiento a la orilla de la carretera y subimos de nuevo al camión, cada quien continuó con su ruta.

También las *cachimbas* se asemejan a la antigua plaza del pueblo. Es la versión de la plaza pública del mundo de los autotransportistas, la cual tiene las mismas funciones que el *ágora*, es decir, es un lugar central, público y cotidiano para una comunidad, un centro obligado para el intercambio de información y conversaciones; donde se producen encuentros y se discute, y es, además, un lugar de consumo.

Es en este espacio público de discusión donde lo privado desaparece, donde el autotransportista sale de su espacio íntimo, la cabina, para relacionarse con los demás usuarios de la carretera, la colegancia y las *cachimberas*. Existe una abundancia de plazuelas, una *multicentralidad* dispersa por toda la carretera, las cuales serán elegidas por los autotransportistas según sus experiencias personales y el sentido que le den a cada una.

Durante mis viajes, cuando nos deteníamos en alguna *cachimba*, en diversas ocasiones me vi envuelto en largas conversaciones entre choferes y *cachimberas*, o entre grupos de colegas, donde se hacía evidente el aspecto público de las *cachimbas*. Los temas oscilaban por diversos registros; iban

²⁸ En las *cachimbas* la *comunidad carretera itinerante* se hace presente de forma física; abandona su virtualidad. Aquí se materializan las relaciones que se frecuentan cotidianamente a través de los medios de comunicación. Las *cachimbas* son lugares de encuentro de dicha comunidad, autotransportistas, amistades, *cachimberas* y dueños de *cachimbas*.

de los chismes a las noticias de los conocidos; del intercambio de experiencias cotidianas a las quejas laborales.

La cachimba es un lugar central en la vida cotidiana del autotransportista, que deja poco espacio a la incertidumbre, en el cual encontrará gente afín con quien conversar después de horas de viaje solitario. Es un espacio sumamente significativo para la comunidad carretera itinerante, ya que permite encuentros entre amigos y el fortalecimiento de los vínculos sociales; donde conocerán nuevas amistades; donde encontrarán mujeres dispuestas a oír sus problemas y donde esa relación de solidaridad y amistad podría trascender a un romance; donde los autotransportistas hallan dentro de la carretera o la autopista un punto fijo en el que pueden despejarse y descansar a gusto.

Concepción del espacio interior

El tráiler es el vehículo con el cual el autotransportista interacciona con el espacio que transita, es gracias a él que puede sumergirse en el mundo, su *mundo* nómada [véase Marc Augé 2006] y es el que le permite relacionarse espacial y temporalmente con sus colegas y los demás usuarios de la carretera. Además, la cabina constituye un espacio central en su vida, a tal grado que los autotransportistas se apropian simbólicamente de ella hasta convertirla en su hogar; móvil que les servirá de anclaje dentro de un espacio de tránsito.

La apropiación simbólica de la cabina puede presentarse de muchas formas. Como todo hogar, se decora según los gustos personales de cada autotransportista. Se colocan motivos religiosos, deportivos o fotografías. Esta apropiación también se puede realizar a través de la música y las películas que invaden ese espacio. El orden, la limpieza y los olores, de igual forma, hacen parte del mismo proceso de construcción de la cabina como espacio simbólico.

Existe un segundo tipo de apropiación de la cabina, la que se da del interior al exterior, es decir, la que realiza el autotransportista para que sea codificada por los demás usuarios de la carretera, sean o no autotransportistas, por medio de imágenes y frases pintadas o pegadas en el exterior del tractocamión, las cuales generalmente reflejan la personalidad o las ideas del transportista.

Los sentidos de las frases abarcan una amplia gama de temas que muestran de cierta forma parte de la vida de los camioneros, de las individualidades, la filosofía del viaje o la religiosidad popular: "Siguiendo la luna", "Rodaré", "Rodante" y "Un beso y un adiós" hacen referencia a la vida en

constante movimiento, así como a las relaciones amorosas en el contexto nómada. Aspectos más ingeniosos y relativos a la personalidad se pueden ver en frases como: "Tu envidia me da suerte", "Loco es poco", "Coqueto", "Todo por no estudiar", "Juguete caro", "Viejo... pero no de todas" y "Bandido de amores". También son visibles las frases que empalman el camino, la religión y la conciencia del peligro constante en el camino: "Dios en el camino", "Voy con Dios, si no regreso estoy con él", "Juan 3: 16" y "Jesús, cuidame en el camino".

La apropiación simbólica del espacio interior, o de la cabina, aparece como un reflejo o ventana a la identidad personal de cada autotransportista; un espacio individual que le permitirá desenvolverse e interactuar en uno mayor y colectivo: la carretera.

Concepción del tiempo

La percepción del tiempo del autotransportista está fuertemente condicionada por la relación laboral enmarcada en el contrato de trabajo, a partir del cual debe cumplir con las indicaciones de la línea (el patrón) o la empresa que contrata el flete (dueña de la mercancía); es decir, el tiempo establecido por la relación laboral tendrá un fuerte impacto en la organización del tiempo del autotransportista, determinándola. Es a partir de dichas indicaciones que el autotransportista debe organizar los aspectos de su vida cotidiana y los ritmos para cumplir con el traslado de las mercancías.

Debido al fenómeno de la economía globalizada, resulta imposible no tomar en cuenta que los tiempos de los flujos de mercancías del país y, por ende, los tiempos de los autotransportistas están estrechamente ligados a las dinámicas globales de producción, así como a los flujos transnacionales de mercancías, a sus tiempos, ritmos, significados y dinámicas de valor.

La manera como las dinámicas globales y nacionales de los flujos de mercancías se conectan con el tiempo de los autotransportistas es a través de las citas o los turnos. Éstos son regímenes de organización que el trabajador debe cumplir y respetar. La cita (un horario determinado) que establece un autotransportista pretende organizar la carga o la descarga de los camiones en cualquier lugar de producción o distribución. Por su parte, el turno es el régimen de organización, el cual no tiene un horario determinado, sino que se establece por orden de llegada.

Los tiempos de la cita pueden variar, pues debido a los retrasos en la carga o en la descarga es posible que sólo se cuente con el tiempo justo para entregar y cumplir con ella o, si nada se retrasa, que haya tiempo de sobra. Así, puede haber viajes en los que el autotransportista esté bajo mucha pre-

sión y otros en los que tenga más tiempo para detenerse, descansar y socializar.²⁹ Por lo tanto, el transportista organiza su tiempo, tanto laboral como personal, en función del tiempo que se haya establecido para entregar las mercancías o comenzar un nuevo flete, lo que dictará el grado de premura por llegar y hacer turno para cargar o descargar, según sea el caso.³⁰

Por otra parte, la forma en que el autotransportista organizó su tiempo se modifica en la etapa de la carga o la descarga, o en cualquier otro lapso de espera, ya que en estas situaciones el tiempo no depende de él, sino que, a nivel micro, depende de los cargadores y la cantidad de camiones que estén esperando a ser cargados o descargados y, a nivel macro, de los flujos globales de mercancías. Por todo esto, las etapas de carga o descarga pueden tardar desde horas hasta semanas enteras.

El asunto de la presión es algo complicado, porque el autotransportista puede estar sujeto a momentos de mucha presión por parte de sus coordinadores o patrones, lo que lo orilla a reducir el número de paradas y a acumular horas sin dormir. Por otro lado, los tiempos de espera pueden ser muy largos (tiempos de inmovilidad), en contraste con las cargas quemadas (entregas con el tiempo justo para ser cumplidas). La cuestión de la temporalidad visibiliza la disputa entre el autotransportista y el patrón, donde se negocian los tiempos y el ritmo de trabajo. El Compa, después de ser sujeto constante de presión por parte de su coordinadora, me explica al colgar el teléfono: “Ya me está presionando, pero ora yo soy el que me presiono, porque yo quiero descargar mañana (...). Dice que no me apure, dice: ‘Ya salió tarde [la carga], ya no se apure’. Ahora a mí es el que me interesa llegar temprano para descargar temprano”. La presión del Compa ahora no venía de su patrón, sino de la noción del tiempo perdido que produce la inmovilidad, pues es tiempo que no se le paga.

El establecimiento de un horario en la carga y la descarga es la base donde el autotransportista reposa el ritmo de trabajo. Este *ritmo* determina

²⁹ El incumplimiento de una cita es una situación grave. En muchas ocasiones, y dependiendo del cliente de la mercancía, el autotransportista que no llega a la hora indicada es destituido de su trabajo, a menudo aunque el retraso se deba a que la carga no se le entregó a tiempo. En mejores condiciones, aunque no haya llegado a tiempo a la cita se le asigna una nueva 24 horas después, lo que retrasa su viaje de regreso e implica realizar menos viajes y, por lo tanto, perder un día de trabajo. Todo esto impulsa a los autotransportistas a cumplir estrictamente con las citas, aunque tengan que sacrificar horas de sueño o de comida.

³⁰ En México los autotransportistas por lo general cobran por flete, es decir, trabajan a destajo; esta forma de pago incide fuertemente en la forma como organizan su tiempo, ya que los orilla a presionarse para realizar más viajes y ganar más.

la velocidad a la cual conduce el camión y el número de paradas que puede realizar para cumplir con la cita, así como las horas de sueño para descansar. El autotransportista calcula constantemente el ritmo según el horario de llegada; la distancia de la ruta; el tipo de carretera por la cual circula; es decir, la velocidad a la cual puede transitar y las paradas que puede hacer, muchas de éstas para encontrarse con amistades.

La clave para entender la manera particular en que los autotransportistas perciben el tiempo está en la *articulación* de esta percepción con el contrato laboral; ya que a partir de esta relación condicionada de la segunda sobre la primera organizan los aspectos de su vida cotidiana; deciden si realizan o no ciertas actividades sociales —como juntarse con sus amigos; dormir, detenerse en ciertas cachimbas, o ver alguna película en el camarote—. Además, los ritmos de trabajo influyen fuertemente en el desgaste físico, en las formas de consumo y en las relaciones sociales, condicionan y organizan de forma variable (unas veces lenta y otras acelerada) la percepción temporal de los autotransportistas.

Itinerarios carreteros

Debido a la movilidad en la que habita y a la imposibilidad de planificar los tiempos a largo plazo (a consecuencia de cómo funciona el sistema global y nacional de carga y descarga de mercancías, así como la gestión del porteo de las mismas), el autotransportista establece una relación específica (condicionada por dichos tiempos) con sus demás vínculos sociales, independientemente de que éstos se encuentren o no en el camino.

A pesar de que el recorrido, y en algunas ocasiones las visitas al territorio primario (con la familia) son muy difíciles de planificar, y de que el tiempo de recorrido, así como los espacios por los cuales se transita, se deben ir adaptando a las horas de carga y de descarga; al igual que los horarios de comida, de sociabilidad, de ocio y de descanso; queda abierta una posibilidad de planificación enmarcada en el *traslado puro*³¹ sobre la carretera, es decir, mientras el autotransportista conduce su camión.

Esta posibilidad, la de una reapropiación parcial de su tiempo, es decir, de un tiempo que no esté determinado por el patrón y la relación laboral,³²

³¹ El traslado de mercancías se realiza en tres etapas: la de carga, la del *traslado puro* y la de descarga. El traslado puro sería el periodo que transcurre desde que se termina de cargar el camión hasta el momento mismo en que se comienza a descargar, es el tiempo de desplazamiento.

³² Ya sea con el dueño de la empresa o con la empresa que contrata el flete.

la da el punto de *entrecruzamiento* de la percepción del tiempo y la del espacio. Este entrecruzamiento deriva en lo que he denominado *itinerario carretero*.

Para aclarar el término itinerario es preciso partir de la noción de *ruta*, la cual se encuentra establecida por el proceso productivo del traslado de mercancías.³³ Así, la ruta puede definirse como el tiempo establecido entre la carga y la descarga (sea por cita o por turno), el lugar donde éstas se llevarán a cabo y los puntos por los cuales el autotransportista *tiene* que pasar para llegar de uno a otro. La ruta es designada por las empresas de transporte o los patrones con base en los contratos que éstas establezcan con las empresas que pagarán el porteo.

Sin embargo, al recibir las indicaciones de la ruta por parte de la empresa y el patrón, el autotransportista organizará su itinerario consultando las posibilidades espaciales para detenerse en el *mapa mental geográfico* que registró a partir de un proceso cognitivo. Horas después de iniciado el viaje, el "Laberinto", siguiendo ya las indicaciones que le dieron sus superiores, me explicó cómo planifica sus odiseas:

[...] te concentras en una cosa. Por ejemplo, ya planeas el viaje, todo el trayecto, más o menos con tiempo, no como ahorita, pero aun así no lo tenía planeado este viaje porque apenas iba a empezar, no tenía ni idea ni cómo iba a ser. Pero desde que me dan mi viaje yo empiezo a mentalizar a dónde es, desde que me lo dan, me dice la *línea* [la empresa] te vas a ir para tal lado. Llevas la cita para tal hora y tal día, y vas a cargar tal día. Entonces ya empiezo a trabajar en mi mente el trayecto y todo el tiempo de descanso; si voy a pasar a *cachimbear*, a platicar con una muchacha; o a quedarme, porque también ahí en Coatzacoalcos tengo unas amigas, ahí en un restaurante. Igual les gusta mucho que pase a platicar con ellas y, este, así me mandan mensajes de cuándo paso y eso, y ya lo planeo. Si siento que no, que voy muy presionado, les digo que no voy a poder porque voy presionado. Voy a ir, me voy a quedar a dormir, a veces me quedo a dormir allá arriba en Orizaba, en, este, Esperanza, me quedo a dormir allá y ya bajo a desayunar [con ellas]. Almuerzo aquí, y si paso a Coatzacoalcos nomás es a comer o a cualquier cosa, pero de rápido, porque ya no duro mucho, me voy. Si acaso hago otra parada, ya sea donde comimos ese día, allá en el (...), o más adelante, en 18 de Marzo, con una muchachita que te digo que igual paso a platicar ahí con ella. Igual para quitarme el sueño, y ya nada más

³³ Al estar sujetos a una relación laboral, los autotransportistas deben cumplir con la *ruta*.

planeo el tiempo de ahí para allá. Si es nada más para llegar y *tirar* [descargar la mercancía], ahí me quedo un rato, si no, nomás paso a tomarme un agua, me quedo una media hora, una ra platicando y le doy [*seguir trabajando*], y llego a dormir allá [al punto de descarga].

Este contexto, y sin romper con las obligaciones laborales, el autotransportista ordenará su tiempo y su *espacio exterior*, el de la carretera, construyendo así lo que he denominado *itinerario*. El *itinerario*, entonces, se conforma por los elementos que cumplen con la relación de trabajo (*ruta*), a los que se suman los elementos “extralaborales” (personales), como son los puntos donde parará a comer, descansar y socializar, ya sea para encontrarse con algún amigo o compañero, ya sea para visitar a alguna cachimbera.

El autotransportista elige, según ciertos criterios, los lugares por donde pasará, los cuales pueden tornarse en *lugares predilectos y significativos* (los que no están incluidos en la ruta que da el patrón son elementos extralaborales).³⁴ Así, pueden separar en el mapa los puntos estrictamente laborales y los puntos personales; ya sean de consumo o de sociabilidad. Es en éstos donde se sentirá casi “como en casa”, donde pasará en cada traslado, cada semana o a veces diario. Donde incluso podrá establecer una relación estrecha con las personas que trabajan en ellos. El autotransportista decide las paradas que realizará en el trayecto establecido con base en sus lugares predilectos, o en la forma como elige los espacios, y según el tiempo del que disponga para efectuar el viaje sin salirse de lo establecido en el contrato laboral y las obligaciones que éste supone, basado en las especificaciones de cada porteo.

En el caso de los autotransportistas y la vida nómada que llevan, la percepción del tiempo y del espacio confluyen creando un itinerario, el cual sinteticé como *la ruta* (que implica el tiempo en el cual tiene que realizarse el viaje), que se suma a los *puntos extralaborales* por donde pasará, ya sean de sociabilidad o de consumo. De esta forma, el itinerario aparece como una reapropiación del tiempo y el espacio, aunque limitados, que le da al autotransportista un sentido de espacios y tiempos distintos a los estrictamente

³⁴ Si bien esta separación es cuestionable en el sentido de que, a final de cuentas, en un trabajo donde el obrero sale de casa y no vuelve hasta terminar la labor, la línea que separa lo laboral de lo personal es poco clara. Sin embargo, entre los hábitos y las prácticas es posible distinguir aquellos momentos que corresponden a una vida personal que trasciende las responsabilidades inmersas en el contrato laboral, los cuales constituyen espacios donde el obrero reconquista su vida personal.

laborales. Esto significa que, a pesar de ser restringida, la ruta le permite al autotransportista tener cierto control de su tiempo y su espacio; y con ello la oportunidad de apropiarse de ellos.

Para cerrar, el itinerario es trazado por el transportista antes o durante el recorrido, y puede variar a lo largo de éste. Es, por lo tanto, el resultado de la planificación mental, tanto espacial como temporal, del transportista. El itinerario se inserta en la ruta e integra los elementos sociales y culturales que quedan fuera de la relación estrictamente laboral, como son las paradas para comer, dormir, ver televisión, conectarse a internet, hablar por celular con la familia o amigos, beber algo o detenerse en cierta *cachimba* para encontrarse con alguna amistad o idilio carretero. Es en ese pequeño y flexible espacio-temporal, el itinerario, que el autotransportista perfora el tiempo de producción (el del traslado puro) para reforzar la comunidad carretera itinerante en constante construcción, así como las lógicas, los procesos cognitivos, las prácticas y los rituales que delinean su mundo cultural, porque son estos itinerarios los que lo colman de sentido.

A MANERA DE CONCLUSIÓN

Si el tiempo y el espacio son algunas de las dimensiones primordiales de todo grupo social, siendo la expresión más directa del entramado socio-cultural, estas dimensiones nos brindan una idea de cómo se configura el mundo cultural de cada colectividad. La circulación de la que forman parte los autotransportistas construye una relación espacio-temporal específica que la distingue de la de todos los demás grupos sociales de nuestra sociedad; una apropiación espacial y temporal que los caracteriza y los cohesiona como grupo, como un conjunto de personas con las que se comparte un capital cultural que les permite cumplir con la relación laboral en la cual se encuentran inmersos. Esta relación laboral y las dinámicas aunadas a ella les permiten obtener importantes herramientas de sociabilidad para desarrollar su vida personal en el camino; así como preservar las preexistentes en el territorio fijo, principalmente con la familia. Los autotransportistas están inmersos en un flujo, desplazándose por todo el territorio nacional —en ocasiones trascendiéndolo—, y permutando espacios a cada momento y, sin embargo, se mantienen unidos, integran una comunidad carretera itinerante que se apropia a cada momento del espacio que habita, reconfigurando la carretera a cada instante. Ese espacio de tránsito destinado al traslado de mercancías y personas es transformado por una colectividad,

con una cultura propia, que colma de significado los caminos, llenando de sentido su ir y venir.

REFERENCIAS

Augé, Marc

- 1992 *Los no lugares. Espacios de anonimato. Una antropología sobre la modernidad.* Gedisa. Barcelona.
- 2004 *¿Por qué vivimos? Por una antropología de los fines.* Gedisa. Barcelona.
- 2006 *Hacia una antropología de los mundos contemporáneos.* Gedisa. Barcelona.
- 2010 *Por una antropología de la movilidad.* Gedisa. Barcelona.

Bauman, Zygmunt

- 2001 *La globalización. Consecuencias humanas.* Fondo de Cultura Económica. México.

Castells, Manuel

- 1996 *The Rise of the Network Society. The Information Age: Economy, Society and Culture*, vol. I. Blackwell Publisher. Oxford.

Castells, Manuel, Mireia Fernández-Ardèvol, Jack Linchuan Qui y Araba Sey

- 2006 *Comunicación móvil y sociedad. Una perspectiva global.* Ariel. Barcelona.

Castro Ibarra, José María

- 2013 *Los hijos del camino. Los anclajes y la vida cotidiana de los autotransportistas interestatales en las carreteras mexicanas.* El Colegio de Michoacán. México.

Clifford, James

- 1999 *Itinerarios transculturales.* Gedisa. Barcelona.

Delgado, Manuel

- 1999 *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos.* Anagrama. Barcelona.

Ford, Aníbal

- 1994 *Navegaciones. Comunicación, cultura y crisis.* Amorrortu. Buenos Aires.

Harvey, David

- 1998 *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural.* Amorrortu. Buenos Aires.

Jouffe, Yves y Fernando Campos

- 2009 Movilidad para la emancipación o el arraigo. Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana. *Movilidad y transporte. Ciudades*, año 21, 82, abril-junio: 29-35.

Lins Ribeiro, Gustavo

- 1992 Bichos-de-obra: fragmentação e reconstrução de identidade. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 7, 18: s/p. <http://www.anpocs.org.br/portal/publicacoes/rbcs_00_18/rbcs18_03.html>. Consultado en febrero de 2014.
- 2003 Bichos-de-obra. Fragmentación y reconstrucción de identidades en el sistema mundial, en *Postimperialismo. Cultura y política en el mundo contemporáneo*, Gustavo Lins Ribeiro. Gedisa. Barcelona.

Maffesoli, Michel

2004 *El nomadismo. Vagabundeos iniciáticos*. Fondo de Cultura Económica. México.

Marcus, George E.

2001 Etnografía en el sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. *Alteridades. Miradas antropológicas ante una realidad compleja*, año 11, 22, julio-diciembre: 111-127.

Marini, Ruy Mauro

2008 El concepto de trabajo productivo. Nota metodológica, en *América Latina, dependencia y globalización. Fundamentos conceptuales*, Ruy Mauro Marini. Siglo del Hombre/Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Bogotá.

Martner Peyrelongue, Carlos

2008 *Transporte multimodal y globalización en México*. Trillas. México.

Marx, Karl

2006 *Introducción general a la crítica de la economía política/1857*. Siglo Veintiuno Editores. México.

Ramírez Velázquez, Blanca Rebeca

2009 Alcances y dimensiones de la movilidad. Aclarando conceptos. Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana. *Movilidad y transporte. Ciudades*, año 21, 82, abril-junio: 3-8.

Sandoval, Efrén

2012 *Infraestructuras transfronterizas. Etnografía de itinerarios en el espacio social Monterrey-San Antonio*. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/El Colegio de la Frontera Norte. México.

Urry, John

2000 *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century*. Routledge. Oxon.

2007 *Mobilities*. Polity Press. Cambridge.

Recepción: 9 de marzo de 2014.

Aprobación: 4 de septiembre de 2014.