



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

ACTA DE EXAMEN DE GRADO

No. 00120

Matrícula: 2143800106

A BORDE DE CARRETERA.
CACHIMBAS, INFRAESTRUCTURA
DE CAMINOS Y TRABAJO
REPRODUCTIVO-AFECTIVO

En la Ciudad de México, se presentaron a las 10:00 horas del día 6 del mes de marzo del año 2017 en la Unidad Iztapalapa de la Universidad Autónoma Metropolitana, los suscritos miembros del jurado:

DR. RAUL NIETO CALLEJA
MTRA. DANIELA OLIVER RUVALCABA
DRA. EDITH CALDERON RIVERA

Bajo la Presidencia del primero y con carácter de Secretaria la última, se reunieron para proceder al Examen de Grado cuya denominación aparece al margen, para la obtención del grado de:

MAESTRO EN CIENCIAS ANTROPOLOGICAS

DE: JOSE MARIA CASTRO IBARRA

y de acuerdo con el artículo 78 fracción III del Reglamento de Estudios Superiores de la Universidad Autónoma Metropolitana, los miembros del jurado resolvieron:

aprobar

Acto continuo, el presidente del jurado comunicó al interesado el resultado de la evaluación y, en caso aprobatorio, le fue tomada la protesta.



Jose Maria

JOSE MARIA CASTRO IBARRA
ALUMNO

REVISÓ

LIC. JULIO CESAR DE LARA ISASSI
DIRECTOR DE SISTEMAS ESCOLARES

DIRECTORA DE LA DIVISIÓN DE CSH

DRA. JUANA JUAREZ ROMERO

PRESIDENTE

DR. RAUL NIETO CALLEJA

VOCAL

MTRA. DANIELA OLIVER RUVALCABA

SECRETARIA

DRA. EDITH CALDERON RIVERA



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA**

**DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
POSGRADO EN CIENCIAS ANTROPOLÓGICAS**

**A BORDE DE CARRETERA
CACHIMBAS, INFRAESTRUCTURA DE CAMINOS Y TRABAJO REPRODUCTIVO-AFECTIVO**

José María Castro Ibarra

Tesina de Maestría en Ciencias Antropológicas

Director: Dr. Raúl Nieto Calleja

Asesores: Dr. Edith Calderón Rivera

Mtra. Daniela Oliver

Ciudad de México

Marzo 2017

A BORDE DE CARRETERA

CACHIMBAS, INFRAESTRUCTURA DE CAMINOS

Y TRABAJO REPRODUCTIVO-AFECTIVO

A mi madre

*A Laura Pérez
por ser fuerza*

ÍNDICE

Agradecimientos.....	11
Introducción.....	13
1. Las cachimbas: espacios de sociabilidad, encuentro y trabajo.....	35
¿Qué son las cachimbas?.....	37
Apuntes para una historia de las cachimbas.....	58
Las cachimbas de Entrecaminos.....	62
Cachimbas: lugares antropológicos.....	70
2. Infraestructura carretera: cachimbas como nodos de la circulación de mercancías.....	79
Infraestructura y nodos carreteros.....	83
Procesos locales informales que alimentan la globalización formal.....	92
Espacios de articulación de flujos.....	98
3. Trabajadoras a la orilla del camino.....	109
Las trabajadoras de las cachimbas y la división sexual del trabajo.....	111
¿Quiénes son las mujeres de las cachimbas?.....	117
Edificar una cachimba.....	125
Trabajo, estigma y la construcción de la dignidad.....	127
Los hijos en la cachimba.....	130
División sexual del trabajo, movilidad y espacio de flujos.....	130
Subjetividad: Lugares de trabajo, lugares de vida.....	134

4. O buena comida, o buenas mujeres o <i>pericos</i> baratos.....	147
El trabajo reproductivo de la fuerza de trabajo del autotransporte.....	148
Condición y organización laboral en las cachimbas.....	156
La producción material de las cachimbas.....	165
Hacia la producción de un lugar de sociabilidad.....	172
5. Vínculos en el camino: la dimensión afectiva de las cachimbas.....	177
Las cachimbas y el trabajo reproductivo-afectivo.....	179
Los afectos en las cachimbas.....	186
Reuniones, lugares de sociabilidad y espacios de flujos.....	189
Telefonía celular y ‘mujeres nodales’.....	201
Sociabilidad en las cachimbas.....	206
Lazos afectivos.....	219
A manera de conclusión.....	245
Bibliografía.....	255

Hallé en estas mujeres gana inmensa de hacer cada una su propia revolución,
la que será de todos nosotros cuando todas ellas la realicen, la que nos alzaré de
veras sobre nuestra tosca jactancia masculina, donde aún vivimos tan a medias.

Chicoacén

Ricardo Garibay

Quería hablar consigo mismo pero se lo impidió la quietud del espacio.
Estuvo escuchándolo. Chotacabras. Mugidos de las reses.
El bello gemido de un diesel Kenworth.

Cónicas de motel

Sam Shepard

Carmen Carrera va rasgando la pared.
Tiempo cerrado donde crece el gran chacal,
triste paisaje de albañal.
Carmen es pájaro con alas sin volar,
crujen los muros
en su hartazgo a reventar.
Lloran lagartos,
aterrado el orden grita
Carmen Carrera no se da.
Carmen Carrera sabe a miel.
Carga pasión en cada sien,
su corazón mirando al alba,
De su mandil cuelga un cuchillo,
Carmen es ancha como el mar,
Carmen Carrera va a volar,
Carmen Carrera va a volar.

Carmen Carrera

León Chávez Texeiro y Álvaro Guzmán

Oh the sisters of mercy, they are not departed or gone.
They were waiting for me when I thought that I just can't go on.
And they brought me their comfort and later they brought me this song.
Oh I hope you run into them, you who've been traveling so long.

Sisters Of Mercy

Leonard Cohen

AGRADECIMIENTOS

A Daniel ‘Fantasma’ Valencia; a Yare, Tere y Joel, mi familia en el cruce, por tantísimo. Andrea Navarro y su familia. A todas las mujeres con las que conviví y aprendí tanto durante mi trabajo de campo.

Quisiera agradecer al Departamento de Antropología de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, por todo el apoyo que recibí de sus integrantes. A sus profesores de quienes recibí lecciones invaluable y a todo el equipo administrativo, por soportar nuestros pesares y las complicaciones en las que nos metemos de vez en cuando. También quisiera hacer una mención especial a los profesores Héctor Tejera y Antonio Ziri6n por el apoyo que recibí de ellos. Muchas gracias tambi6n al Dr. Ra6l Nieto Calleja, mi tutor, por todo el trabajo durante este tiempo y a la Mtra. Daniela Oliver por sus valiosas sugerencias. A mi colega y amiga cercana, la antrop6loga Silvia Soler Casellas por su lecturas, precisiones y sugerencias.

Agradezco a Monaguillo Musical por toda la ayuda que me ha dado y en particular en este trabajo con la convocatoria que organiz6 para recolectar con la comunidad de camioneros en Internet las fotografías que ilustran este trabajo. En parte, este texto se ha ilustrado con fotos tomadas por algunos camioneros en las cachimbas, a estos quisiera reconocer su valiosa colaboraci6n.

Quiero agradecer a mi madre, mi padre y hermanos, no me canso de repetir que sin ellos, lo que hago no sería posible, por mostrarme el camino de la libertad, la responsabilidad, el acompa6amiento con cari6o y el respeto. Su compa6aía, su apoyo y su amor han sido fundamentales para encontrarme. A Juan Carlos Narv6ez Guti6rrez por estar siempre.

Finalmente, quisiera agradecer a todas las mujeres con las que trabaj6 en las cachimbas, a borde de carretera. Inquebrantables, fuertes, inmensas. Quisiera expresar mi admiraci6n a estas mujeres llenas de valentía, afanadoras y aut6nomas, quienes labran a diario su camino a pesar de cargar con el mundo a cuestas. Hambrientas de vida, con su trabajo cotidiano, buscan una forma digna de existir, para ellas y sus familias.

INTRODUCCIÓN

A ratos, mientras conversamos, la cocinera de la cachimba mira desde la ventana. Cuando es de día sigue con la mirada los vehículos que pasan veloces, cuando es de noche apenas alcanza a vislumbrar sus luces como luciérnagas mientras escucha el rugido del motor hasta que éste desaparece en lo más profundo de la oscuridad del camino. Pero también, desde ahí, mira pasar las estaciones, la lluvia, el calor, el frío, los viajeros, las compañeras de trabajo de otros turnos y a sus amigos que trabajan en el camino. La ventana le permite un descanso breve de su trabajo en la cachimba. Ante ese paisaje movedizo, lo único que permanece inmóvil en el panorama es la carretera con su incesante movimiento; siempre gris, siempre llena de viajeros. En ella, los camiones de carga avanzan veloces y pasan de largo al restaurante.

Pero hay excepciones, a veces esas inmensas moles que llenan nuestros refrigeradores y nos visten con sus cargas que distribuyen por todo el país se detienen frente a la ventana, frente a la cachimba. Casi siempre, con tan sólo ver el tráiler que se detiene en el acotamiento, me explica, ella puede saber quién es el conductor.

Comienza a atardecer (aún le faltan varias horas para terminar su turno), se detiene un camión rojo que se interpone en su vista al camino. Como un eclipse, el tamaño del camión era tal que éste tapa la luz del sol, el interior de la cachimba se ensombrece. Ella sabe de inmediato quién es, conoce al chofer desde hacía diez años, me aclara. Lo observa descender de su cabina y acercarse al restaurante para saludarla efusivamente. Se sienta en una mesa y le pide un café. Ella abandona la cocina (y nuestra conversación) para acompañarlo. Ocupa un lugar junto a él en la mesa. Hace algunas semanas que no se ven. Reanudan una conversación abandonada desde entonces. Intercambian novedades y sonrisas. Después de un rato, él se levanta para partir de nuevo, tiene una carga pendiente. A la vuelta nos vemos, le dice el chofer antes de volver a su tráiler rojo. Ella vuelve a la cocina.

Me explica que lo conoció gracias a otro amigo camionero en común. Se volvió demasia-

do cercana a él después de varios años de intercambiar sus acontecimientos cotidianos y personales gracias a las paradas que él realiza intermitentemente en esa cachimba. Los únicos clientes del lugar son camioneros. Ya está tan familiarizada con sus acontecimientos diarios, sus tiempos, sus problemas, que podía imaginarse sus vidas, ponerse en su lugar, le es casi natural relacionarse con ellos. Ahora tiene varios amigos choferes, a cada uno le cuenta distintas partes de su vida, con cada uno su relación es diferente. Con el tiempo también ha perdido otras relaciones con otros camioneros; los años, el cambio de rutas o el retiro laboral los habían separado, ya no pasaban por el merendero. Sin embargo, los mantiene presentes en pensamientos.

Mientras mira el lento incorporarse del tráiler a la carretera me dice que sabe que volverá pronto. Aunque lo más común en sus días son las despedidas, no se siente sola. Al contrario, me explica que alegra rodearse de todas esas personas que circulaban por el camino. Sus vidas e historias la trasladaban a lugares que tal vez ella nunca podría visitar. Me cuenta que después de 30 años trabajando en la orilla del camino sus principales relaciones sociales, amistosas, amorosas e incluso familiares, emergieron de las pequeñas construcciones que albergaban las cachimbas en las que había trabajado. Entre sus hijos (que mantenía ella sola), los camioneros que pasaban todos los días y sus compañeras de trabajo, prácticamente había construido el tejido de su vida.

VIVIR A BORDE DE CARRETERA

Las *cachimbas* son espacios de consumo dispersos por todas las carreteras del país; “comercios informales” cuya clientela está conformada casi en su totalidad por camioneros de largo arrastre, aunque en realidad su acceso no esté restringido a ningún usuario del camino. Las cachimbas forman parte primordial del mundo cultural de los camioneros mexicanos; se podría decir que son uno de sus pilares, no sólo porque ahí satisfacen diversas necesidades físicas de los trabajadores, necesarias para el traslado; sino porque estos lugares poseen un alto valor simbólico volviéndose prioritarias para su vida laboral. Son una referencia obligada en su percepción espacio-temporal y en la conformación de sus vínculos sociales. Al satisfacer estas necesidades, las cachimbas devienen parte de la infraestructura carretera nacional; siendo una dimensión informal de la misma. Así, se puede observar que los procesos económicos locales, sean “formales” o “informales” se

pueden conectar a los procesos de escala global (como la circulación de mercancías), participando en su reproducción. Este texto versa sobre estos lugares “de paso”, pero que al ser transitados en múltiples ocasiones pueden convertirse en hogares *simulados*. También gira sobre sus trabajadoras, que con su trabajo cotidiano construyen, mantienen y hacen posible parte de la reproducción simbólica y material de una inmensa circulación de viajeros: los camioneros de carga. Es decir, este trabajo aborda la constitución, el lugar y las implicaciones de las cachimbas, así como la vida, el sentido y las dinámicas de sus trabajadoras.

Si bien esta investigación se comenzó a edificar a partir de las experiencias que tuve en diversas cachimbas por todo México a largo de los últimos años, la mayor parte se construyó a través de una estancia más prolongada en un conjunto de cachimbas situadas en un punto de una ruta que atraviesa un estado del noroeste mexicano, en Entrecaminos. Fue a partir de la vinculación con trabajadoras que laboraban en estos lugares, la observación de sus dinámicas cotidianas y sus sentires, así como del cruce con las anteriores vivencias que tuve en las cachimbas de otras regiones que este trabajo pudo germinar. Este texto es un estudio antropológico sobre un lugar de paso, para algunos, pero para otras, un lugar de vivienda y trabajo; sobre sus dinámicas, las prácticas a su interior, su subjetividad, su sentir, su organización laboral; pero en parte también puede ser visto como un estudio antropológico sobre las relaciones sociales y afectivas que sostienen diversos procesos económicos.

El personal de las cachimbas está compuesto casi en su totalidad por mujeres, estas se integran a la economía del país por vía de estos negocios, a menudo organizadas a través de redes familiares o de confianza. En la mayoría de los casos, estas mujeres trabajadoras son madres solteras que encuentran en estos lugares una manera de sostener a sus familias. A través de una serie de trabajos informales, estas trabajadoras se organizan para hacer funcionar los establecimientos a la orilla del camino, integrando una fuerza de trabajo informal a la economía nacional y global.

Las cachimbas son un espacio de flujos/sistemas de movilidad en donde se cruzan, personas, ideas, información y mercancías. El enganchamiento de este espacio de flujos con la economía se realiza a través de la “dimensión laboral”, que en este caso en concreto se basa en el trabajo reproductivo material (el servicio de un espacio disponible las 24 horas y la preparación de alimentos) y en las relaciones de afectividad, sean estas mercantilizadas o no.

Son también un lugar de paso claramente feminizado con una oferta destinada a un grupo itinerante claramente masculinizado. Ambos mundos están organizados a través de un universo simbólico que ha construido, a través de los roles de género determinados, una forma específica de división sexual del trabajo que, por ende, se articula de forma singular.

En primera instancia, las cachimbas son espacios de consumo contruidos a las orillas de los caminos; dispersos por toda la red viaria que cubre el territorio nacional. Estos lugares ofrecen un espacio de descanso, de venta de café y alimentos y, en ocasiones, fármacos (de distribución ilegal). Parte del valor que tienen las cachimbas se debe a que están disponibles las 24 horas, todos los días del año, lo que los convierte en puntos de referencia esenciales en los itinerarios cotidianos de los camioneros, cuyo flujo nunca se detiene. Por otro lado, es posible observar en aquellos lugares diversas formas de mercantilización de una amplia gama de relaciones sociales y vínculos afectivos, siendo éstas una cara “oculta” de su oferta, pero igual de importante. Las afectividades que se despliegan en estos lugares son su sustento; su especificidad; en el mundo de los camioneros la posibilidad de *cachimbear* (la socialización en las cachimbas) es considerada por la mayoría de ellos como uno de los elementos imperdibles y necesarios del trabajo.

Para entender el lugar que tienen las cachimbas, así como la forma en la que se articulan a la economía nacional es necesario considerar el término de *infraestructura* y entender que esta no se limita a ser física, sino que comprende además todo un entramado de relaciones sociales, simbólicas y culturales. Así, el desplazamiento de cosas, personas o ideas no sólo implica el traslado de estos de un lugar a otro, sino que para que sea posible es necesario desplegar una infraestructura que permita un flujo continuo. Es por ello que esta infraestructura puede ser material o inmaterial, debido a que son estos elementos los que permiten que algo se desplace de un lugar a otro, así es tan importante el vehículo como el conocimiento necesario para desplazarse. Parte de esta infraestructura está compuesta por los sistemas de movilidad que poseen sus propias dinámicas y sentidos. Siguiendo una metáfora de la informática, las cachimbas pueden ser entendidas como *nodos*, espacios en donde confluyen parte de las conexiones de otros espacios, permitiendo la movilidad.

Pero el gran potencial que tienen las cachimbas como modelos "artesanales" de reproducción de la fuerza de trabajo, frente a otras formas de reproducción impersonal, está relacionada con la gama de afectividades que se despliegan en su interior.

VUELTA DE TUERCA

Llegué a Entrecaminos¹, a diferencia de los conductores fugaces, con la intención de quedarme un tiempo prolongado. En realidad, no tenía una idea clara del lugar al que arribaba. La única imagen que poseía fue la que me pude construir a través de la conversación que tuve meses atrás con un amigo camionero, El Fantasma. Él me describió a grandes rasgos como era este lugar, un cruce-ro de caminos, que agrupaba varias cachimbas. Ciertamente, yo había pasado por cruce-ro-s similares en otros momentos, incluyendo Entrecaminos, pero cada uno es distinto y no sabía a lo que me atenía. La descripción que me dio El Fantasma se acercaba bastante a lo que yo buscaba; un grupo de cachimbas reunidas en un espacio más o menos reducido, lo que me permitiría obser-var diversos espacios y conversar con las trabajadoras, en lugar de estar en un lugar donde sólo hubiera una cachimba aislada. Así que decidí ir para allá. El Fantasma me comentó que conocía personalmente a muchas de las dueñas y trabajadoras de las cachimbas que laboraban en el cruce-ro y que él creía que me sería fácil conversar con ellas y trabajar ahí. Además, fue gracias a su re-comendación que pude conseguir un lugar dónde alojarme. Esta era una gran preocupación, por-que al estar aisladas en el camino, era complicado encontrar un lugar para dormir (en las cachim-bas viven sus dueñas y algunas de sus trabajadoras y generalmente no tienen espacio de sobra). El Fantasma se detenía seguido a comer en una *cachimba light*, como él la llamaba. La pareja que operaba el lugar, junto con su hija, vivía en un tapanco de la misma palapa donde se encontraba el comedor. En una de sus visitas, El Fantasma, les platicó mis intenciones y les preguntó si podría quedarme con ellos un tiempo. Ellos accedieron aún sin conocerme.

Para realizar un acercamiento a las cachimbas del país diseñé esta investigación a partir de los conocimientos que había generado en mis diferentes aproximaciones a establecimientos de este tipo por todo México. Sin embargo, para no quedarme en las visitas cortas e intermitentes y para poder darle forma, consistencia y rigor al trabajo intenté enlazar todas esas observaciones disgregadas a un solo espacio concreto que estuviera ubicado en un tramo de la carretera en don-de se encontraran reunidas varias cachimbas, lo que me permitirá visitarlas con mayor profundi-

¹ Para guardar el anonimato de mis interlocutores y el lugar en donde realicé mi trabajo de campo, a razón de los temas que se trabajan en la investigación, decidí cambiar los nombres y colocar seudónimos.

dad. Un sitio con esas características fue Entrecaminos.

Desde el trabajo de campo que realicé para mi primera investigación, que estuvo enfocada en entender las implicaciones culturales de la vida nómada de los camioneros de carga en México, pude visitar y familiarizarme con las cachimbas. En visitas cortas, a veces repetitivas, acompañando a los camioneros, pasé por diversas cachimbas a lo largo y ancho del país. Desde las carreteras que rodean la Península de Yucatán, hasta las que bordean la frontera Norte, desde la selva hasta el desierto. Después de parar en algunas cachimbas e indagar sobre ellas con muchos camioneros y algunas trabajadoras pude notar que estos espacios, a pesar de su dispersión geográfica poseían diversas convergencias, y que constituían una unidad fundamental que se articulaba al mundo de los camioneros, pero que poseía autonomía y ritmo propio.

Como en ese entonces mi trabajo se enfocaba a seguir de cerca el trabajo de los camioneros, las paradas en las cachimbas eran breves y por lo tanto insuficientes para entender la complejidad del entramado social que ahí se desplegaba. Es por ello que decidí realizar esta segunda investigación estableciéndome de fijo en estos sitios. Se trataba de hacer una vuelta de tuerca a la perspectiva. No sólo pasar de largo, sino permanecer y mirar lo que el camino trae y se lleva, y en medio de todo ese vaivén, lo que permanece. Esta vez, se trataba de observar a diario junto con las trabajadoras de las cachimbas el paso del flujo de vehículos por el camino; buscaría entender cómo se construía y se conformaba una vida llena de sentido en medio de esa corriente de vehículos siempre cambiante.

Así, en una primer etapa de acercamiento a las cachimbas, realicé a lo largo de tres años paradas intermitentes mientras investigaba la vida de los camioneros, que me permitieron familiarizarme con las cachimbas, a lo que los camioneros piensan de ellas y a la vida de sus trabajadoras. Tiempo después, diseñe un acercamiento enfocado exclusivamente a las cachimbas y sus trabajadoras. Para llevar a cabo esta segunda etapa, de profundidad, realicé dos estancias en Entrecaminos, la primera de dos meses y la segunda de un mes. En estas dos etapas me valí de realizar observación participante y entrevistas a profundidad las cuales en muchas ocasiones fueron grabadas.

Cuando realicé la investigación anterior, viajando con los camioneros por las carreteras y deteniéndonos a menudo en cachimbas de diversas regiones, la perspectiva que incidió en mi trabajo fue distinta. Me interesé por los procesos de la construcción y reproducción de la vida coti-

diana y el mundo simbólico en contextos de *movilidad*. Comencé a preguntarme de qué forma era posible que miles de camioneros compartieran dinámicas, percepciones y sentidos similares a pesar de estar dispersos y en constante movimiento por todo el país. Sin embargo, en términos teóricos, cada realidad requiere de aparatos teóricos-metodológicos particulares. Así que la vuelta de tuerca de la perspectiva no sólo fue empírica, sino que debía ser teórica y metodológica. Ahora, aunque los postulados que se relacionaban con el estudio de las movilidades tampoco eran marginales, la realidad que ahora se abordaba debía ser analizada desde las herramientas de otros aparatos teóricos. Entonces, para mirar la realidad de las cachimbas, cuyas dinámicas giraban en torno a las construcciones de clase y género fueron fundamentales los aportes que el feminismo ha realizado a la economía, en concreto a través de las nociones de trabajo reproductivo y afectivo, trabajo de cuidados y la división sexual del trabajo. La necesidad de encontrar un nuevo enfoque de estudio para un contexto distinto derivó en un entramado de nociones teóricas que incluían estas últimas esferas que se sumaban a las nociones de movilidad, espacios de flujos, infraestructura y “globalización desde abajo”.

LA MOVILIDAD Y EL TRABAJO REPRODUCTIVO-AFECTIVO

Los acontecimientos en las cachimbas requieren de un aparato teórico que permita visualizarlas en su realidad y conectarlas a un contexto mayor. Intentando reducir a dos los ejes rectores que moldean su acontecer, estos podrían ser: *la movilidad* (las implicaciones espacio-temporales y culturales de los flujos personas, objetos e información) y una determinada *relación de género* (sobre todo a través de las figuras de la división sexual del trabajo y el trabajo reproductivo-afectivo). Estos dos ejes rectores implican una serie de cambios de escala entre circunstancias locales y otras de tipo global que ahorman la realidad cotidiana de las trabajadoras de las cachimbas, lo que permite también su participación en procesos económicos de escala global.

Es imposible abordar el fenómeno de las cachimbas sin considerarlas dentro de un entramado de flujos e incidencias de diferentes escalas. Las cachimbas son pequeños establecimientos informales, pero que se conectan con la circulación de mercancías de escala global debido al trabajo reproductivo de la fuerza de trabajo del autotransporte que se realiza en su interior. Observar

las dinámicas de las cachimbas permite también entender las formas en que las personas usan el conocimiento local y las formas de responder y de conectarse a contextos de flujos transnacionales de diversas poblaciones; lo que implica situaciones, relaciones y negociaciones específicas de globalidad y formas de significar y habitar en ese contexto.

De ahí que resulta interesante retomar las preguntas de Frida Gorbach y Mario Rufer (2016: 17),

“¿cómo mirar los rasgos de esos sistemas impersonales dentro de representaciones de la vida local considerándolas a ambas en tanto que formas culturales autónomas y constituidas a su vez por un ordenamiento mayor? [...] ¿cómo estudiar simultáneamente la intersección entre el mundo de estructuras sociales y políticas más amplias y las estructuras y experiencias a pequeña escala que se suscitan y que las personas reproducen? ¿cómo dar cuenta simultáneamente, en un mismo relato, de los acontecimientos locales, la situación global y los marcos teóricos que para conocer esos acontecimientos utilizamos? ¿cómo contextualizar?”.

El interés por abordar estos lugares situados a lo largo de los caminos mexicanos, las cachimbas, desde una perspectiva antropológica tiene que ver con el lugar que guardan estos lugares y, por ende, sus trabajadoras, dentro de una cultura nómada, la de los camioneros, que está conectada a dinámicas globales. Su importancia radica, por lo tanto, en que estos espacios de consumo son uno de los principales pilares que sostienen sus dinámicas cotidianas, reproductivas y afectivas. Las cachimbas son el escenario que permiten las asociaciones entre las meseras y los choferes; son lugares de encuentro que permiten la sociabilidad. Son espacios detonadores de sociabilidad en un contexto en el que todo parece móvil, finito, incierto y vulnerable, pero las sociabilidades que se despliegan desde su interior son el contexto que detona una conexión de mayor escala la de la globalización formal, la regulada, controlada, planificada, y la informal, improvisada, construida al vuelo, indómita.

Es por ello que para entender la forma en que se articulan y se extienden por varios niveles de la realidad social, se hace necesario comprender la naturaleza de ese detonante cuyo factor de organización se encuentra enmarcado en el amalgamamiento de la movilidad y los espacios de flujos con una división sexual del trabajo en particular, conjugándose en una serie de dinámicas, prácticas y significados particulares en donde descansa gran parte de la vida personal e íntima,

desde luego laboral, de las trabajadoras de las cachimbas y los camioneros de carga del país.

No sólo porque esta división sexual del trabajo sea uno de los aspectos más visibles de las relaciones sociales en el marco de las cachimbas, si consideramos que el capitalismo, y por lo tanto nuestra sociedad, se sustenta en la configuración de género resulta de suma importancia abordar este tema porque “analizar el capitalismo desde el punto de vista del trabajo reproductivo demuestra que el capitalismo no se basa sólo en trabajo asalariado” (Federici, 2015: 415). En medida en que se reproduce fuerza de trabajo se abre otro universo de explotación que es tanto o más importante que la producción de mercancías (*Ibidem*). La perspectiva que tiene este trabajo busca reconocer que la fuerza de trabajo no es algo que se da naturalmente, sino que debe producirse lo que demuestra que la vida deviene fuerza productiva y que “todas las relaciones (familiares, sexuales) se convierten en relaciones de producción. Es decir, que el capitalismo se desarrolla no sólo dentro de la fábrica sino en la sociedad, que deviene fábrica de relaciones capitalistas, como terreno fundamental de la acumulación capitalista” (Federici, 2015: 415). Lo que se puede observar al analizar la reproducción de los trabajadores del autotransporte es que no es suficiente con una reproducción material (la que se realiza en diversos establecimientos de la carretera) sino que son necesarias las relaciones emotivas y afectivas, como la apropiación simbólica de distintos espacios y a construcción de vínculos afectivos sólidos y/o de larga duración.

Es interesante como la sociabilidad en estos espacios está limitada a la relación entre trabajadoras y entre estas y los camioneros. Aunque sea de forma implícita, hay una exclusión de otros actores. Puesto que si bien no existe una restricción explícita para otros usuarios de la carretera los camioneros son los principales clientes de las cachimbas. La experiencia de un camionero en la cachimba puede llegar a ser sumamente distinta que la de cualquier otro usuario de la carretera. Otros viajeros, por ejemplo, una familia que viaja por placer, podría entrar a la cachimba y ésta pasar perfectamente como un restaurante cualquiera. La familia, en este sentido, no habría estado en una cachimba, porque la cachimba es algo que tiene que ver más con una experiencia que con un lugar físico (aunque el espacio, lo que sostiene la sociabilidad, es fundamental). En cambio, para el camionero, la experiencia es la de entrar a un lugar que forma parte de su mundo, que *sólo* él, sus compañeros y las mujeres que trabajan ahí conocen. Por ello la atención que el camionero recibe de las meseras es muy distinta. Incluso dentro de estos lugares es posible observar una cierta identificación entre la gente que pertenece al mundo cultural de los camioneros.

Por ejemplo, los camioneros se saludan al entrar o salir de las cachimbas, pero no saludan a otros usuarios porque saben que no son camioneros; también es posible observar que las meseras no le venden droga a otros viajeros, ellas saben identificar fácilmente quienes son camioneros y quienes no lo son, a veces por la pinta, a veces porque paran seguido. Así las algunas de las bondades que integran la oferta de la cachimba están negados a otros viajantes.

Para entender cómo se despliegan y se conectan los vínculos y los afectos que tejen el entramado social de las cachimbas a los procesos económicos, como la circulación de mercancías o el trabajo reproductivo, es necesario entender qué son las cachimbas y poderlas ubicar en el panorama de la sociedad mexicana y de los procesos económicos del capitalismo en general. Para cualquier otro usuario del camino, las cachimbas no son más que un restaurante o un comedor de paso, pero para los camioneros (y alguno que otro viajero cotidiano) contienen un espacio altamente significativo, es en este punto que los procesos globales de circulación de mercancías y los afectos de sus trabajadores (camioneros y trabajadoras de las cachimbas) se unifican. Para los camioneros, las cachimbas, sean visitantes asiduos o intermitentes a estas, son un telón de fondo a partir del cual pueden significar su vida cotidiana, organizar su percepción espacio-temporal y construir vínculos sociales duraderos a pesar del carácter itinerante de su trabajo. Para las mujeres que erigen estos lugares; dueñas, meseras y cocineras, estos lugares aparecen como una alternativa a los condicionamientos de sus poblados de origen. Aquí pueden autoemplearse o encontrar un empleo más acorde a sus gustos y necesidades. Paradójicamente, el lugar que producen, les permite de igual forma construir su vida personal, cimentada a través de fuertes vínculos sociales con sus compañeras de trabajo y con los choferes de tráiler que a diario las visitan.

En México, los camioneros encuentran en las cachimbas un refugio a sus largos periodos de movilidad abordo de su cabina, son referentes temporales y sociales donde pueden descansar, alimentarse o socializar. Su trabajo implica largas jornadas de manejo, estrés, vigilia y aislamiento. Por lo que poseer un lugar que permita contrarrestar estas condiciones resulta sumamente trascendente para su día a día. Si bien existen otros comercios que comparten parte de la oferta de las cachimbas, como la alimentación, las cachimbas se ajustan a las condiciones de vida de una población nómada como los camioneros. Es decir, se asume que si la totalidad de la clientela de las cachimbas son camioneros, si estos no existieran las cachimbas tampoco lo harían. O de hacerlo tendrían otros clientes y por ende, contendrían relaciones y dinámicas significativamente distin-

tas. Las cachimbas nacen para reproducir materialmente y afectivamente la fuerza laboral que permite la parte de la circulación global de mercancías que recorre el país. Pero pareciera que el medio se convierte un fin en sí mismo y las cachimbas se transforman en el lugar de trabajo para una gran cantidad de mujeres, con un perfil determinado, que organizadas permiten la satisfacción de las necesidades de los camioneros. Las cachimbas son espacios producidos con el trabajo cotidiano de su personal, casi en su totalidad compuesto por mujeres, al mismo tiempo, éste construye las bases sociales de su vida íntima y social.

En ese sentido, acercarse empíricamente a la realidad de las cachimbas, a sus dinámicas culturales, a sus relaciones de género, es aproximarse también conocer el engranaje de los procesos económicos, uno que no es para nada marginal puesto que está situado en la base de la circulación de mercancías por carretera. Al analizar el trabajo en las cachimbas no sólo nos aproximamos a modos de vida particulares, sino que también podemos entender de qué están hechas las dinámicas económicas de gran escala.

PROBLEMATIZACIÓN

Partiendo de todo lo anterior resulta pertinente arrojar diversas preguntas que serán los ejes que guiarán esta investigación:

La principal pregunta hasta ahora sería: ¿Cómo se conjugan los vínculos afectivos en el marco de las cachimbas con los procesos económicos de carácter global?

Para responder esta pregunta, que integra elementos de escalas aparentemente imposibles de armonizar o dimensionar de manera conjunta es necesario responder preguntas más específicas como: ¿qué importancia tienen y cómo se conectan las cachimbas, espacios producidos con el trabajo cotidiano de sus trabajadoras, a los demás elementos de la infraestructura carretera?, ¿por qué las cachimbas, a pesar de su dispersión geográfica, tienen dinámicas similares?, ¿qué lugar tienen en el interior de la economía nacional y transnacional?, ¿qué implica vivir a borde de carretera; trabajar en un restaurante que atiende solamente camioneros de carga de largo arrastre, obreros nómadas que pasan más tiempo fuera de sus casas que en ellas, que ven más seguido a sus vínculos afectivos en el camino que los de su lugar de origen; escuchar los incesantes estruendo

de camiones y automóviles al pasar; convivir con gente que se detiene por algunas horas para después volverse a ir?; ¿qué papel juegan las cachimbas dentro del mundo de los camioneros y de sus trabajadoras respectivamente?; ¿qué sentido tienen estos lugares para ambos?; ¿cómo se articulan ambos mundos?; ¿cómo se construyen las relaciones sociales en este contexto específico de movilidad?; ¿qué papel tienen la movilidad, el género y los afectos en la construcción de estas relaciones y la vida laboral de ambos grupos?

LAS CACHIMBAS Y EL MÉTODO ETNOGRÁFICO

El trabajo etnográfico en el mundo contemporáneo debe considerar que el afloramiento y masificación actual de flujos de personas, objetos e información responde a los procesos económicos de la globalización en el capitalismo contemporáneo. Estos tienen diversas consecuencias culturales y políticas nunca antes vistas y para nada marginales: por primera vez es posible hablar de una sociedad global, es decir, que de una u otra forma la humanidad en su conjunto está interconectada. Por ello diversos autores (Augé, 2007 y 2014; Clifford, 2008; Marcus, 2001) postulan que es necesario tomar en cuenta en el quehacer etnográfico y antropológico el contexto global. “Tradicionalmente, el etnólogo estudiaba las relaciones sociales dentro de un grupo restringido teniendo en cuenta el contexto geográfico, histórico, político-histórico. Hoy, en cambio, el contexto es siempre planetario” (Augé, 2014: 9). Esta nueva característica responde a la creciente importancia de los medios de comunicación y de transporte y a la circulación de imágenes y mensajes (*Ibid.*: 41). De igual forma, Geroge E. Marcus (2001: 122) alerta acerca de la necesidad de que el etnógrafo sea consciente del sistema planetario en las acciones cotidianas en la vida de los sujetos.

Para construir una metodología que nos permita abordar las eventualidades de las cachimbas haré uso de diversos enfoques etnográficos, sumados a la propuesta de ciertas perspectivas que permitan ampliar el panorama y comprender las interrelaciones y fenómenos socioculturales alrededor de la movilidad, las relaciones de género y la interdependencia de los procesos locales y globales.

La etnografía ha sido la principal herramienta de recolección, análisis y construcción ar-

gumentativa utilizada en este trabajo, tanto para edificar un relato lógico, descriptivo e interpretativo, así como una manera de confrontar los datos recolectados con los postulados teóricos. Si bien es imposible hacer una buena etnografía sin marco teórico, “este sólo puede surgir de la más paciente y compleja descripción posible” del objeto-sujeto a estudiar. Así, “las preguntas metodológicas serán lentamente problematizadas... y no al contrario. La teoría existe en la realidad misma del campo, no en el gabinete del investigador, ni tampoco en los pasillos de la universidad. Tenemos que aceptar [...] que se encuentra en un lugar donde no se esperaba, en contra de las posiciones antes de emprender el trabajo de campo” (Galinier, 2009: 13).

Como un acercamiento a las realidades que no se restringen a una localidad, fenómenos sociales en constante movimiento, dispersos geográficamente o multisituados, tomar la propuesta de George E. Marcus (2001), es un buen camino. La modalidad etnográfica que propone Marcus es aquella que se incorpora conscientemente en el sistema mundo y busca “examinar la circulación de significados, objetos e identidades culturales en un tiempo-espacio difuso. Esta clase de investigación define para sí un objeto de estudio que no puede ser abordado etnográficamente si permanece centrado en una sola localidad” (Marcus, 2001: 111). Contrario a esto, desarrolla “una estrategia de investigación que reconoce los conceptos teóricos sobre lo macro y las narrativas sobre el sistema-mundo, pero no depende de ellos para delinear la arquitectura contextual en la que están marcados los sujetos” (*Ibidem*). Esta etnografía móvil toma “trayectorias inesperadas al seguir formaciones culturales a través y dentro de múltiples sitios de actividad” (*Ibidem*). De la misma manera en que esta modalidad de la etnografía investiga y registra etnográficamente los mundos de vida de varios sujetos situados en diversos espacios, “construye etnográficamente aspectos del sistema en sí mismos, evidenciando conexiones y asociaciones que aparecen sugeridas en las localidades” (*Ibid.*: 112).

Cualquier etnografía de una formación cultural en sistema mundo es también una etnografía del sistema, lo que supone que el objeto de estudio es “la formación cultural producida en diferentes localidades, y no necesariamente las condiciones de un grupo particular de sujetos” (*Ibid.*: 113). La investigación multilocal, entonces, aparece como un diseño alrededor de “cadenas, sendas, tramas, conjunciones o yuxtaposiciones de locaciones en las cuales el etnógrafo establece alguna forma de presencia, literal o física, con una lógica explícita de asociación o conexión entre sitios que de hecho definen el argumento de la etnografía” (*Ibid.*: 118).

Frente a este panorama es que Marcus propone una etnografía multisituada, lo que establecería las conexiones para observar una realidad dispersa, ya sea porque sus actores estén en múltiples latitudes o porque estén inmersos en los flujos de la contemporaneidad, desplazándose de un lado a otro y la única forma de mirarlos sea siguiéndolos de cerca. Se trata de analizar los principales rasgos de esa movilidad y de esa forma comprender las conexiones entre diversos lugares que se encuentran entrelazados por ella. “Una movilidad no sólo vincula e implica uno o varios lugares de origen y destino, sino que también vincula, la vida y reproduce otros lugares por medio de un itinerario” (*Ibid.*: 42). Estos itinerarios son para los actores o los grupos experiencias en sí mismas. De lo que se trata es de convertir los itinerarios en un lugar de estudio (cómo y quiénes se desplazan); así como conocer la historia de los desplazamientos, las tecnologías y los lugares que forman parte de ellos (*Ibidem*). De lo que se trata es de comprender el mecanismo de los itinerarios; entender los flujos en su totalidad. A partir de la etnografía de múltiples lugares y seguir el trayecto de las personas los objetos y la información, el antropólogo puede adquirir la información necesaria para conectar realidades dispersas en un relato unificado, coherente y razonable.

La etnografía de las movilidades (o los lugares fuertemente condicionados por las movilidades) debe tener un carácter dinámico. Se debe desplegar por el espacio en busca de conexiones e interrelaciones, que permitan ver las significaciones de cada *sistema de la movilidad*. Al paso que esto se realiza la antropología de la movilidad debe echar andar su particular manera de analizar la condición humana y cruzar las características de las diversas movilidades que existen o han existido.

Al mismo tiempo que se toma en cuenta en el proceso etnográfico, el contexto global y el contexto de la movilidad se debe ampliar el panorama y entender otras dimensiones y variables que se cruzan que puedan aclarar nuestro objeto de estudio. Para el presente trabajo fue necesario completar el aparato teórico con las propuestas de la economía feminista, el análisis de la división sexual del trabajo, el trabajo reproductivo-afectivo y la antropología de las emociones.

El proceso etnográfico comprende el análisis y la retroalimentación de lo observado empíricamente y las revisiones teóricas sobre el objeto de estudio. La etnografía “opera también de manera semejante al *dispositivo simbólico*: trae aquello que está ausente, inaprensible, desaparecido, oscuro o ambiguo. El lenguaje de la etnografía no sólo es categorial y conceptual, lo es tam-

bién imaginal, es decir acude a nociones, figuras, tropos, imágenes que provienen de/y configuran el imaginario.” (Vergara Figueroa, 2013: 28).

Vergara Figueroa considera la *etnografía* como el proceso metodológico que

“presupone que es posible conocer al otro, lograr una cierta empatía y comunicarse con él a través de su cultura, con lo que nos remite tanto a una perspectiva intelectual y filosófica, como a una tradición antropológica; [...] también implica que este conocimiento generado requiere la copresencia en un amplio trabajo de campo, la ubicación y uso de múltiples fuentes de información y su ‘triangulación’; [...] que el texto que denominamos etnografía trasciende la apariencia de la denotación y de los significantes (sean personas, objetos, gestos, edificios, sonidos, olores, etcétera), a través de la imaginación creativa y el método que proviene del uso sistemático mediante el cual se entrelazan tiempo, espacios, actores, planos de significación, prácticas, etcétera” (*Ibid.*: 28).

Así, las palabras que se cosechan en el campo son producto de una muy específica interpelación antropológica. “Todo un dispositivo, la etnografía, genera las narraciones y experiencias que constituyen el ‘material de trabajo’ ” (Belázquez y Lugones, 2016: 65). Este material es con lo que el antropólogo moldeará sus argumentos, su descripción y marco teórico, es decir, es *evidencia*, en lugar de *datos*, “porque permite adentrarnos en el proceso de *producción* de un *ethos* de la investigación social sobre el que descansa la práctica cotidiana: tomar en cuenta el peso que aún tienen (a veces tangible, a veces metafórico) la observación, la mostración y la falsación en la elaboración de nuestros argumentos” (Gorbach y Rufer, 2016: 11).

De forma paralela, “la entrevista antropológica orienta los poderes de la narración a favor del científico social quien se apropia de los dichos y hechos de los sujetos para luego convertirlos en materia prima de sus producciones académicas.” En el proceso, “algunos de los efectos del acto de contar, de la performatividad propia de la entrevista como performance, parecen escapar-se de esa apropiación científica.” A partir de la construcción de una posición de escucha interesada y un tanto *naïve* que realizamos en tanto etnógrafos, se abre para los sujetos la posibilidad de narrar y actualizar una experiencia” (Belázquez y Lugones, 2016: 65). En este sentido, siguiendo a Walter Benjamin (1991 y 2007), cuando se narra es posible completar la experiencia, a decir, saberes cognitivos, afectivos y pragmáticos transmitidos a través de generaciones que orientan un modo de estar-en-el-mundo. Así, como proponen Blázquez y Lugones (2016: 65), al final tene-

mos “lectores que, en el caso de la escritura etnográfica, reciben la versión producida por el etnógrafo”. En este punto entra en juego la responsabilidad ética de los relatos y la confianza de narrar que como antropólogos hemos recibido de nuestras interlocutoras o interlocutores. Frente a este contexto es posible entonces analizar las ‘peculiaridades del relato narrado’, los silencios, olvidos recurrentes, datos imprecisos, contradicciones. “Insistimos en que es la interpretación etnográfica lo que promueve a los sujetos devenir narradores y es por ello que debemos preguntarnos qué hacemos con los relatos que producimos *en y con los entrevistados*.” (Belázquez y Lugones, 2016: 82).

El método etnográfico aparece como una herramienta poderosa para entender las realidades dentro de un sistema interdependiente e interconectado, un sistema-mundo, en donde la localidad comienza y termina en la globalidad y viceversa. En una actualidad en donde las estadísticas y la macroeconomía parecen ser la medida (en donde los números son más relevantes que las mismas personas) de las grandes decisiones políticas y económicas que impactan hasta el último rincón de nuestra vida íntima y cotidiana, la etnografía resulta fundamental para romper el sesgo y poder observar los detalles que se pierden desde una mirada desde las alturas. El proceso etnográfico permite cuestionar sobre los elementos que componen hechos los procesos económicos, la etnografía y la antropología económica pueden argumentar que la economía va mucho más allá de cifras, estadísticas e índices de productividad; que la economía está hecha de personas y relaciones. Y eso a veces se olvida o no se quiere ver. Las decisiones y las posibilidades macroeconómicas, así como su reproducción, se sustentan en las realidades locales, no en las planeaciones de estadistas o gobiernos, porque de otra forma no pueden ser posibles. Pero, paradójicamente, para que estas lo sean las primeras deben de ser invisibilizadas.² Al evidenciar el trabajo que no se quiere ver, se busca entender la relación entre el mantenimiento y reproducción de la mano de obra y la organización del sistema de acumulación capitalista y socavar las visiones en las que los hombres son los protagonistas de la economía, sosteniendo que el papel de las mujeres ha sido indispensable para sostener los sistemas de producción, toda vez que han hecho posible la reproducción de la fuerza de trabajo y el sostenimiento del trabajo doméstico, necesario para sus-

² “Alguien ha de realizar los trabajos residuales del capitalismo para que la vida pueda continuar, en un sistema que ataca la vida y la somete al proceso de valorización. Las esferas económicas feminizadas están subordinadas a las masculinizadas. La imposición colectiva de una lógica de acumulación no sólo niega la responsabilidad colectiva en el sostenimiento de la vida, sino que la convierte en residual, subyugada e infravalorada” (Pérez Orozco, 2014: 171).

tentar la vida de quienes producen (Wence, 2015).

APERTURA DE CAMINOS, NUEVOS HORIZONTES

Es curiosa la similitud, tal vez sistemática, del caso que describió Ricardo Garibay en los años ochenta. Alejada de estas carreteras, en la presa de Chicoasén, tal vez obra paradigmática de la ingeniería moderna de México, Garibay (1985: 96) escribió sobre la vida de los miles de trabajadores que participaron en su construcción. Entre ellos, encontró un pequeño grupo de mujeres autónomas y en busca de una vida digna:

“... cuatrocientas cincuenta mujeres trabajan en Chicoasén. [...] son mujeres solas, orgullosas y felices de estar así, liberadas de hombres que las golpeaban. No piensan o volver a casarse o a juntarse nunca. Hay quien habiendo empezado como afanadora trabaja hoy en asuntos de oficina y con entera eficiencia, hay quien suda quince horas diarias como cocinera ‘pero es que estoy ahorrando para abrir un *restaurancito* y educar a mis hijos en paz’. Hay quien ha subido hasta cuatro o cinco peldaños del escalafón en menos de dos años. Escriben versos. Leen novelas románticas. Ven televisión. Oyen la radio. Dos de ellas conocen *Orgullo y prejuicio* y *Los hermanos Karamazov*. Las asfixia la falta de mundo, y “la tontería de estos hombres, los pobres, que son tan primitivos todavía, que todavía no consiguen estimarse ni confiar en ellos mismos”. Irán a donde vaya Comisión [Comisión Federal de Electricidad], pero jamás a lo de antes: “ver llover o ver el sol de la calle desde la ventana cerrada, entregadas a criar criaturas, esperando los golpes del borracho.”

Abordar los procesos del trabajo reproductivo-afectivo permite construir la evidencia de que el capitalismo no se basa sólo en trabajo asalariado. La presa de Chicoasén, fue adjudicada, principalmente a los trabajadores hombres, ingenieros, maestros de obra, albañiles. De igual forma, diversos procesos históricos y económicos han sido atribuidos principalmente a los hombres o a los trabajos “socialmente relevantes”; en contra parte, los papeles, que en muchos casos son realizados por mujeres, coincidentemente, son invisibilizados. Sin embargo, eso no quiere decir que no existan, que el trabajo no sea realizado o que quienes encarnan dichos procesos no encuentren un sentido en su forma de ser.

En este trabajo podemos observar algunas de las características que de forma relativa apa-

recen más permanentes y generales del conjunto de establecimientos del país que son las cachimbas.

En las cachimbas el tiempo es continuo; son moradas siempre abiertas a recibir a los obreros nocturnos, desmañados e insomnes de un flujo continuo de camiones que recorre las carreteras. En consecuencia, el arribo de tráilers a las cachimbas dispersas por todo el país es constante. A momentos, las llegadas son más espaciadas, pero nunca se detienen. El ruido del camión que aminoran la velocidad hasta detenerse por completo a un costado del camino; los motores que permanecen encendidos minutos después de que su chofer descendió de la cabina; la exhalación de los frenos que se activan para estacionarse, son componentes constantes de la antesala de las cachimbas. Las mujeres desde el interior, interrumpen sus actividades por un momento y lanzan una rápida mirada al tráiler para ver de qué compañía es y saber si el tráiler pertenece a algún conocido.

Los camiones van y vienen. A veces se detienen, a veces pasan de largo. Cuando algún camión pasa veloz frente a la cachimba, en ocasiones es identificado por alguna mesera. *Ahí va el Cherokee*, les anuncia a las demás. Si el camión se detiene y es algún conocido se informa a las demás y se espera el arribo de su chofer. Cuando éste entra se le recibe con un saludo emotivo, algún albur, un coqueteo o la reanudación de una conversación interrumpida tiempo atrás. Si no se le conoce se espera a que tome asiento y se le atiende como a cualquier cliente. A veces el camionero desconocido (tal vez porque es su primera vez en esa cachimba o porque nunca ha permitido una relación más estrecha con las trabajadoras) la invita a sentarse. En otras ocasiones, ellas lo llaman para convidarlo a sentarse con ellas y un grupo de meseras y camioneros que intercambian risas, chistes o anécdotas.

El tiempo en las cachimbas tiene un ritmo propio; un constante ajeteo de comida en cocción, pláticas, risas, café, llegadas y despedidas. Los cambios de turno marcan un quiebre apenas entrada la noche y poco después de que el sol comienza a calentar. En cada turno se lava la cocina, se arreglan las mesas y se cocina la comida para todo el día. Llegados los primeros momentos de espera, en que no hay clientes (otro cambio de ritmo), las trabajadoras se sientan y comienzan a desplegar en su mesa utensilios de belleza (casi siempre cada cachimba tiene una mesa que es apropiada por sus dueñas y trabajadoras). Saben que sus propinas tienen que ver tanto con su disposición y servicio como con su imagen personal. Por eso abren el espejo, se miran y comienzan

a arreglarse. Se maquillan y se peinan rápidamente, sabiendo que en cualquier momento puede llegar un cliente. Al tiempo conversan con sus compañeras y se actualizan de los acontecimientos relevantes en sus vidas; se quejan de los hijos o de la pareja en turno; despotrican de alguna compañera de trabajo o conocida de otra cachimba; se aconsejan, se apoyan entre sí o se lamentan de algún dolor o achaque. Las situaciones en las cachimbas son un cambio intermitente entre la vida íntima y el afán diario, como uno oleaje que va y vuelve todo el tiempo, revolviendo todo.

Al mismo tiempo que no cesan las conversaciones íntimas, las miradas de flirteo o las bromas pesadas, la estufa de leña donde se cocinan las tortillas y se calienta el agua para preparar el café permanece encendida día y noche. Tal vez el café sea el producto más buscado en las cachimbas junto con la coca-cola. En una cachimba puede no haber comida, pero no pueden faltar ambas bebidas. La estufa, como la cachimba, ofrecen su calidez sin descanso. Por otra parte, la estufa de gas hace su parte y está siempre disponible a ser utilizada y cocinarle algún guiso a algún camionero nocturno y hambriento que en horas no ha podido detenerse a comer. Es probable que le preparen algo que seguramente contrastará con las opciones de alimentos empaquetados que abundan en otro tipo de establecimientos de las carreteras.

Las cachimbas incorporan infinidad de actividades y elementos que las hacen tan valiosas y llamativas por que ofrecen alimentos de tipo casero; café o fármacos que disipen el sueño, brindando energía para despertar los cuerpos y las mentes de los trabajadores; un espacio donde sentarse y descansar que permite frenar el movimiento de la carretera y desencadenar el de los pensamientos, las reflexiones y el recuento de los días o las sonrisas, las miradas o el reconocimiento de amistades y colegas (saber que en algún lugar a cientos de kilómetros de tu casa, no eres anónimo, te conocen y te llamarán por tu nombre).

En su ritmo cotidiano, las mesas de las cachimbas se van vaciando de a poco para ocuparse rápidamente de nueva cuenta. Es un constante ir y venir. Una larga espera; un incesante saludarse y despedirse; encontrarse y ausentarse. Las cachimbas y sus mujeres son pequeños puertos de descanso y abastecimiento, sin ellas el flujo de camioneros sería imposible, o al menos, mucho más arduo de lo que de por sí ya es. Los camiones llegan y se van; ellas permanecen en tiempo de espera. Siempre en guardia para atender; listas y afanadoras para satisfacer las necesidades de un inmenso grupo de obreros que habitan los caminos. Pero en medio de la vorágine, producida por estos arribos y partidas, ellas construyen jornada a jornada su vida y le intentan dar sentido, en-

ganchándola a la vida de sus hijos y a sus propios deseos y sueños.

Este trabajo no sólo se limita a entender las dinámicas cotidianas de las mujeres que bregan a diario en las cachimbas, sino que busca entender la forma en que las cachimbas y sus trabajadoras se integran a la economía nacional como una fuerza de trabajo que participa, a través de trabajos informales, en los procesos de circulación de mercancías y, por ende, en la acumulación y reproducción del capital. Este engranaje en la economía no se realiza solamente a través de procesos meramente económicos; participan de igual forma elementos de la vida diaria y personal de las trabajadoras, así como las relaciones afectivas entre estas y los camioneros. Desde esta perspectiva es posible constatar que estas afectividades resultan de igual importancia para la circulación de las mercancías que la satisfacción “material” de ciertas necesidades de los mismos trabajadores; como la comida, el descanso, los fármacos para no dormir, el asfalto, las señalizaciones, las *talachas*, etc.

Las dinámicas laborales (tanto las afectivas como la producción de alimentos y de la posibilidad de descanso) permiten la reproducción económica y simbólica de la circulación de mercancías. Creemos que esta serie de trabajos productivos han sido invisibilizados en el proceso de acumulación mundial de capital, si tomamos en cuenta que la industria del autotransporte, requiere no sólo de la agencia de trabajadores que se desplacen con las mercancías, sino de la gente que despliega la infraestructura necesaria para este traslado.³ La invisibilización de estos procesos económicos, que requieren de una integración de una fuerza de trabajo, pueden mirarse como un reordenamiento de las relaciones de poder tanto a nivel local como global. Y es posible observarlo si se toma en cuenta los procesos que empujan a las personas a buscar trabajo fuera de sus localidades para integrarse a trabajos igualmente precarios, aunque simbólica y personalmente puedan ser atractivos.

El interés por abordar estos espacios desde una perspectiva antropológica también tiene que ver con el lugar que guardan estos lugares y, por ende, sus trabajadores, dentro de una cultura nómada, la de los camioneros, ya que son uno de los principales pilares que sostienen sus dinámicas. Las cachimbas son el escenario que permiten las asociaciones entre las meseras y los choferes; son lugares de encuentro que permiten la sociabilidad. Son espacios conductores de la socia-

³ Por ejemplo, Michel Agar (1986) argumenta que los camiones de carga son el principal *hardware*, de los negocios de Estados Unidos. Para el caso mexicano, y el de la presente investigación, podríamos comprender que en la composición de ese *hardware* también está incluido las *cachimbas* y su personal.

bilidad misma en un contexto en el que todo parece móvil, finito, incierto y vulnerable. Lo que aquí se apunta es que estos espacios producidos por estas mujeres, producen sociabilidad. Sociabilidad afectiva que sostiene procesos económicos de gran envergadura y relevancia para los flujos globales de mercancías. De ahí que lo que aquí se postula es que este es un ejemplo más de que los afectos están en el centro de la valorización del capital.

Para poder dimensionar este postulado en el primer capítulo se hará una descripción de las cachimbas y, brevemente, de lo que sucede en ellas. También se describirá el lugar donde se realizó el trabajo de campo y la dinámica de Entrecaminos, así como una pequeña reseña histórica del lugar. Finalmente, se hará un breve análisis de las cachimbas en tanto lugares antropológicos; es decir, facilitadores de sentido y detonadores de vínculos sociales y de una específica sociabilidad.

En el capítulo dos explora el lugar de las cachimbas en un panorama mucho más amplio. Las cachimbas son realidades locales que se encuentran enlazadas a dinámicas de carácter global, de ninguna forma aparecen aisladas o azarosamente. Al ser *nodos* de movilidades (flujos globales de objetos, personas e información) se encuentran interconectadas con estructuras económicas de carácter nacional y global. En tanto nodos, es decir, posibilitadores de flujos, poseen una serie de características que las dotan de una especificidad.

En un tercer capítulo, se hará una breve descripción de las trabajadoras de las cachimbas (su perfil, de dónde provienen, su situación económica y sus condiciones socioculturales) y de cómo se constituyen como una fuerza de trabajo específica que echa a andar, mantiene funcionando y diversifica estos lugares; se analiza proceso de estigmatización que sufren las cachimbas desde diversos sectores relacionados con el medio del autotransporte, incluyendo los mismos camioneros; se abordará la manera en que este trabajo se conecta con su vida doméstica e íntima y los aspectos subjetivos ligados a este trabajo y las condiciones generales de esta forma de vida.

Se describirá en el cuarto capítulo la manera en que estas trabajadoras se organizan,. Se verá cómo las trabajadoras de las cachimbas contribuyen a la reproducción de los trabajadores del autotransporte (camioneros) en términos de brindar, *producir*, un espacio que satisface necesidades “materiales” (dotar de alimentación, descanso, posibilidad de aseo personal y fármacos para prolongar la vigilia) de un grupo específico de trabajadores. Este panorama, enfocado al trabajo reproductivo “material” (alimentación, descanso, aseo, etc), se complementará con la parte ligada a la reproducción “inmaterial” (afectos, emociones, sociabilidad), que se abordará en el quinto

capítulo.

En éste, se analizarán las diversas formas de sociabilidad que se dan en la carretera, en el marco de las cachimbas. Estas formas de sociabilidad, que integran el conjunto de relaciones posibles en las cachimbas, pueden ir desde el anonimato y la mera transacción económica hasta relaciones de larga duración cimentadas por fuertes vínculos afectivos. Para ello en un primer apartado, se hablará del lugar que guardan las cachimbas para la vida de los camioneros; posteriormente cómo las cachimbas son *espacios de flujos* que propician diferentes formas de sociabilidad; finalmente, se observarán las diferentes formas de sociabilidad que se dan en las cachimbas y que implican vínculos afectivos como la solidaridad, el amor romántico, la amistad, el parentesco y las relaciones sexuales. A partir de la conjugación de estos tres apartados se intentará observar cómo estas diversas relaciones afectivas participan de los procesos económicos, a través de la circulación de mercancías, desde la satisfacción de necesidades “inmateriales” o simbólicas en el proceso de reproducción de una fuerza de trabajo en particular (los camioneros). Esta dimensión afectiva no es para nada marginal, sino que es el núcleo mismo de lo que sucede en las cachimbas; es lo que le da el lugar tan relevante dentro de la vida de los camioneros y, por ende, en la circulación de mercancías y la reproducción del capital.

1.

LAS CACHIMBAS: ESPACIOS DE SOCIABILIDAD, ENCUENTRO Y TRABAJO

Las cachimbas son “lugares de paso” construidos a la orilla del camino y dispersas por toda la red mexicana de carreteras; son organizadas en su mayoría por mujeres; y, *en primera instancia*, ofrecen café y alimentos las 24 horas del día. Son lugares de descanso y alimentación para los operadores (*choferes*) de autotransporte de carga, Estos trabajadores circulan día y noche para abastecer el mercado de bienes del país. En primera instancia, porque si se mira un poco más allá es posible observar que en realidad lo que se oferta es un *lugar*. Un lugar que aparece como escenario para una amplia gama de prácticas, dinámicas, relaciones sociales y afectividades que conforman uno de los soportes para que la fuerza de trabajo (los obreros del autotransporte) realice su labor.⁴ Las cachimbas son establecidas y mantenidas por un gran número de mujeres trabajadoras que constituyen el reverso (la parte oculta)⁵ de la fuerza de trabajo que realiza hace circular las mercancías.

⁴ En este sentido, lo que sucede en las cachimbas, así como las relaciones sociales que éstas posibilitan se convierten en un pilar del mundo cultural y social de los camioneros porque permiten la integración del grupo como gremio, el reconocimiento entre colegas y los vínculos afectivos entre amigos, colegas y camioneros y trabajadoras de las cachimbas que son base fundamental del sentido de su vida. Anteriormente, abordé en otra investigación la vida cotidiana y la cultura de los camioneros de carga en México, intentando entender de que forma esta comunidad *itinerante* (de la cual forman parte las trabajadoras de las cachimbas), construía una vida a pesar del movimiento cotidiano en el que se encontraba y qué implicaciones tenía en las diversas esferas de su vida íntima y laboral. Véase Castro Ibarra (2013). En esta investigación hago un giro de tuerca, podría considerarse un segundo momento de una investigación más amplia. Pretendo comprender cuáles son las condiciones necesarias para los camioneros puedan realizar su trabajo, a través de visibilizar procesos económicos locales que hasta ahora permanecen ocultos, por informales y por deberse a trabajos reproductivos-afectivos, como los que realizan las trabajadoras de las cachimbas.

⁵ Cabe precisar que denominarla como el reverso es justamente para subrayar el carácter velado que posee el trabajo reproductivo-afectivo o de cuidados en la ideología relacionada a la economía dominante. Justamente este trabajo pretende develar este proceso encarnado a otros procesos de la circulación de mercancías, como la conducción de un vehículo de carga.

En ocasiones, las cachimbas se encuentran asiladas, solitarias en medio de parajes inhóspitos, acompañadas solo del ruido de los motores que pasan frente a ellas; pueden ser el único espacio posible de interacción y consumo a lo largo de muchos kilómetros ubicado en algún tramo de carretera en medio de la nada. También es posible descubrirlas en las entradas (o salidas, según sea la dirección del viajero) de las ciudades, ofreciendo un lugar de resguardo para el camionero que va a adentrarse en la urbe o un lugar para tomar las fuerzas necesarias para el viaje a realizar. A veces, las cachimbas aparecen en los márgenes de los caminos que atraviesan los pequeños poblados o se erigen (sea en su soledad, sea agrupadas junto con otras cachimbas) en los bordes de autopistas o carreteras que pasan cerca de una localidad, la cual no es atravesada, sino tan sólo rodeada o esquivada para que el flujo de vehículos no aminore el paso.

Cada cachimba o grupo de cachimbas aparecen como un microcosmos cuyos componentes pueden variar según la geografía del país o según el estado y la región a la que pertenecen. Sin embargo, y como se verá más adelante, es debido a la movilidad de los camioneros de carga que existe una relativa homogeneización de estos lugares (Castro Ibarra; 2015). Es decir, la itinerancia constante de los camioneros y su constante permutación entre empresas de transporte y rutas producen una estandarización de las demandas a satisfacer en las cachimbas y por ende, una cierta homogeneización de sus prácticas y funciones. Partimos de que las diferencias que puedan existir entre cachimbas éstas son de forma y no de fondo; que las características importantes para esta investigación son compartidas por todas las cachimbas y que es posible observar que las cachimbas, en su disposición espacial y arquitectónica, en la organización y las dinámicas del trabajo y en las formas de sociabilidad, comparten demasiados rasgos por los que es posible estudiarlas como una unidad.

Paradójicamente, cada una de ellas es única porque son producto de un grupo de trabajadoras en concreto que las hace posible y singulares y que, además, se relacionan con un conjunto de camioneros (clientes), en parte cambiante, en parte constante, que asiste a esa cachimba en particular y que forma parte de la misma. Este rasgo, el de compartir las propiedades generales de las cachimbas pero al mismo tiempo poseer una individualidad que se refleja, de entrada, en el nombre de la cachimba, coincide con la decisión individual de cada camionero a considerar una o varias cachimbas como predilectas, justamente porque no todas son iguales. Es decir, hay una múltiple oferta de cachimbas en donde un camionero se puede detener, pero éste, según su expe-

riencia laboral, historia de vida, afinidades o simpatía con las trabajadoras realizará una selección de sus cachimbas significativas, excluyendo las demás. Entonces, es posible observar las cachimbas desde dos niveles: desde su *unidad* y desde algo que podría llamar su *personalidad*.

En este capítulo busco entender qué son las cachimbas a partir de visualizar a sus clientes, los camioneros, sus ofertas, el lugar que tienen dentro de la industria del autotransporte y a través de compararlas con otros lugares que ofertan servicios “similares” en el camino. De igual forma pretendo definir las a través de su construcción diacrónica, es decir, a través de su historia en general y, ejemplificándola etnográficamente con las características y la historia reciente del agrupamiento de las cachimbas que componen a Entrecaminos.⁶ Finalmente, se hará una tercera definición, a partir de entender a las cachimbas como *lugares antropológicos* (Vergara Figueroa; 2013); catalizadores de sociabilidades y percepciones espaciales específicas que permiten organizar la vida cotidiana, afectiva y social de quienes se relacionan con y a través de estos lugares.

¿QUÉ SON LAS CACHIMBAS?

Las cachimbas son espacios de consumo establecidos a la orilla de las carreteras de México que ofrecen de forma ininterrumpida una posibilidad de descanso; venta de café y alimentos; y, en algunas ocasiones, *pericos*.⁷ Son establecimientos construidos a las orillas del camino y situados de forma dispersa por toda la extensión de la red viaria del país. Las cachimbas son puntos primordiales en los itinerarios cotidianos de los camioneros (aunque su acceso no está restringido a nadie, representan casi la totalidad de su clientela) y su importancia, a nivel cultural y social, radica en que son los lugares de engranaje de dos vidas distintas que se dotan de sentido mutuamente, son espacios de flujos interculturales. En su gran mayoría las cachimbas se encuentran en las carreteras libres del país o en algunas intersecciones de estas con las autopistas de cuota.⁸ La realidad que se produce a partir de la confluencia de ambas se conecta a los procesos económicos glo-

⁶ Entrecaminos (seudónimo) es el punto en la carretera que alberga un conjunto de cachimbas donde realicé la mayor parte del trabajo de campo para esta investigación.

⁷ Fármacos que son muy demandados entre los camioneros porque disipan el cansancio y el sueño.

⁸ Esto se debe a que las autopistas de cuota son diseñadas para evitar pueblos o zonas urbanas haciendo, así, los viajes más cortos para los usuarios; además existe un mayor control en lo que sucede en ellas. Por ello instalan bardas metálicas en sus bordes para que ningún establecimiento informal sea instalado.

bales a través de la reproducción de la fuerza de trabajo. En estos lugares se da la interacción entre dos tipos de trabajadores: los camioneros, trabajadores nómadas de las carreteras mexicanas; y el personal de las cachimbas, generalmente conformado por mujeres trabajadoras de pueblos alejados.⁹ La cachimba es un lugar “cerrado y privado” pero al mismo tiempo, por los servicios que ofrece, adquiere un carácter público y colectivo.

Si bien las cachimbas emergieron como una forma de satisfacer las necesidades de los obreros itinerantes del autotransporte, su surgimiento permitió la constitución de múltiples *nodos*, que devinieron en una específica realidad que contiene formas de relaciones particulares que hasta ahora no han sido abordadas por la literatura antropológica.

Las cachimbas han ido brotando poco a poco, de forma irregular, por todas las carreteras del país; las personas (mujeres en su mayoría) que las erigieron pudieron notar un nicho económico en el ir y venir de los camioneros que pasaba por los caminos cercanos a sus pueblos o por la carretera que atravesaba sus localidades. A consecuencia del contacto cotidiano entre los camioneros de carga y el personal que trabaja en las cachimbas, éstas se han transformado en un mundo social en sí mismo que permite la reproducción material y simbólica de quienes realizan la circulación de mercancías por carretera. Como ya se mencionó, esto es debido a que la labor de las trabajadoras de las cachimbas es la contraparte de la fuerza laboral de la industria del autotransporte. Las cachimbas no sólo son espacios de venta de alimento y café; son espacios de entramados sociales, vínculos tanto efímeros como duraderos; lugares que permiten encuentros entre colegas que refuerzan los vínculos identitarios del gremio; así como relaciones amorosas, sexuales, de amistad y solidaridad entre los camioneros y las mujeres que trabajan ahí. Son espacios que dotan de sentido la vida del enorme grupo de trabajadores y trabajadoras que con sus trabajos abastecen el mercado de bienes del país, unos conduciendo camiones; otras cocinando y ofreciéndoles un espacio de descanso, alimentación y sociabilidad las 24 horas del día, los 365 días del año.¹⁰

Si bien este trabajo gira en torno a las cachimbas y las trabajadoras que están a cargo de esos lugares y que los hacen posible, para poder definir qué son estos espacios es necesario entender cuál es la importancia de éstos y sus dinámicas de funcionamiento, tomando en cuenta el uso, la importancia y el lugar que guardan para los camioneros y por supuesto para las trabajadoras de

⁹ Es común que estas trabajadoras sean madres solteras, muchas veces las dueñas trabajan junto con sus hijas o alguna otra familiar.

¹⁰ Muchos camioneros por la naturaleza de sus trabajos, celebran las navidades y el año nuevo en estos lugares.

estos lugares. Es decir, a través de vislumbrar las implicaciones culturales de los operadores de camión de carga y de la gente que construye esos espacios y los hace su lugar de trabajo, e incluso, en ocasiones, un lugar para habitar.¹¹ No existe una definición “institucional” de ellas y a menudo los relatos sobre las cachimbas pueden ser ambiguos, diversos y contradictorios; además estos discursos pueden estar llenos de prejuicios y estigmas hacia sus usuarios y trabajadoras por parte de la gente que está inmersa en el mundo del autotransporte de carga por carretera. Por ello, resulta práctico definir las cachimbas al mostrar estos discursos contrastados con sus funciones, dinámicas y la gama de oferta que poseen.

Desde la perspectiva de los camioneros, las cachimbas tienen un lugar bien definido dentro de su cotidianidad. Son lugares donde pasan a comer o a descansar; en donde se encuentran con sus colegas o con sus amigas que trabajan ahí. Los camioneros son obreros nómadas que habitan la mayor parte del tiempo en las carreteras, lejos de casa conduciendo un vehículo de alto tonelaje; asimismo pasan largos periodos de tiempo en centros de producción en el campo o en las urbes esperando cargar o descargar sus remolques para desplazarse de nueva cuenta a otro punto del país. De esta forma, su vida transcurre en un ir y venir entre puntos geográficos y latitudes muy diversas; lugares enlazados por autopistas, carreteras secundarias o caminos que se adentran por paisajes rurales, ciudades satélites o las grandes avenidas de las capitales. Su viaje, a diferencia de otros tipos de movi­lidades (migración, turismo, desplazamiento forzado), se enmarca dentro de un campo de relaciones laborales condicionadas por la industria del autotransporte de carga que abastece el mercado de bienes de este país.¹² Al estar en el borde de las carreteras las cachimbas son fácilmente asimilables dentro de los itinerarios de los camioneros. Éstas, para muchos de los camioneros de carga son paradas obligatorias en su vida cotidiana para descansar y alimentarse; actividades necesarias para poder realizar su labor. Sin embargo, en ocasiones, estas paradas pueden detonar que estos trabajadores se involucren sentimentalmente con ese espacio y/o con su personal. A diferencia de un paradero o un *Oxxo*, estos lugares, por su atmósfera informal, son lugares que pueden ser dotados de cierto grado de familiaridad con mayor facilidad. Es

¹¹ En muchas ocasiones las dueñas o algunas trabajadoras de las cachimbas viven en la misma construcción de la cachimba o en otra aledaña, a veces solas, a veces con sus hijos.

¹² Respecto al traslado de mercancías, en México existe una primacía del transporte por carretera sobre otros medios de locomoción. Su relevancia se comenzó a acrecentar en la segunda mitad del siglo XX. Paralelamente, el crecimiento del traslado de mercancías por ferrocarril se estancó. En la actualidad casi el 60% del traslado de mercancías a nivel nacional es realizado por el autotransporte de carga (SCT 2015).

así que las cachimbas poseen un lugar relevante en la infraestructura carretera, que encarna la reproducción material de la fuerza de trabajo y materializa las relaciones sociales que ahí se despliegan, en un entramado de procesos económicos de escala nacional o incluso global.

Otra cosa que distingue a las cachimbas es que ofrecen una atención personalizada a los camioneros. Aunque esto no se da siempre desde el primer momento, las meseras tienen la posibilidad de sentarse a conversar con ellos. De hecho esta posibilidad es parte de lo que las hace tan atractiva para los choferes: la posibilidad de conversar y compartir tiempo con una mujer, ya sea como simplemente compañía, ya sea que exista un mayor involucramiento sentimental, como en el caso de la amistad, el idilio, un noviazgo o un simple intento de seducción.

Los camioneros hacen un uso intensivo de los caminos y pasan la mayor parte de su vida laboral fuera de sus casas y sus lugares de origen por lo que la línea que divide su cotidianidad su vida privada de su vida laboral es poco clara. Es por ello que eligen las cachimbas como lugares que han investido con rasgos y atmósferas familiares ya que las visitan con mucha más frecuencia que sus propios hogares; es en estos lugares donde también se reconocen y son reconocidos. Además, en las cachimbas pueden encontrar reunidos diversos elementos que son necesarios para realizar su trabajo. Aunque no hagan uso de todos esos elementos siempre ocupan al menos uno de ellos. Esto permite que las cachimbas atraigan un gran número de camioneros aunque estos no consuman (sea por no requerirlo o no necesitarlo) todos los elementos de su oferta; por ejemplo en relación a elementos controvertidos o sujetos de estigmatización como los fármacos, el coque-teo o “el desperdicio de tiempo productivo”.

La oferta de las cachimbas es muy diversa. Cada una responde a diferentes necesidades y justamente el potencial de las cachimbas es que siempre están abiertas por lo que es fácil planificar una ruta si se sabe que el lugar *siempre* estará disponible.¹³ El trabajo de los camioneros y el personal de las cachimbas se caracteriza por la flexibilidad. El de los camioneros se adecua a los flujos globales de las mercancías,¹⁴ sus jornadas de trabajo son sumamente variables, nunca son constantes, y pueden durar horas hasta jornadas de más de 24 horas continuas; por otro lado las jornadas de las trabajadoras de las cachimbas pueden durar periodos de 12 horas corridas. Con tal

¹³ Al contrario de las cachimbas, existen muchos otros establecimientos que ofertan sólo comida a la orilla del camino pero que sus horarios son más reducidos; por lo general solo se encuentran abiertos únicamente durante el día.

¹⁴ En México, el ritmo de trabajo de los autotransportistas está fuertemente condicionado por los horarios de la entrega de las mercancías que no toman en cuenta los límites físicos y psíquicos de quienes las transportan.

de que el espacio esté *siempre* disponible, es común que los turnos sean duplicados o hasta triplicados cuando tienen que cubrir otros turnos por la ausencia de otra trabajadora. Es justamente esta total disponibilidad de las cachimbas lo que embona tan bien con la flexibilidad del tiempo necesaria para la labor -también flexible¹⁵- de los autotransportistas.

En un territorio, como puede ser la carretera,¹⁶ en donde aparentemente el lugar no es relevante porque lo que importa es el movimiento, las cachimbas ofertan justamente la idea de un *lugar fijo*, un punto de referencia; la posibilidad de encontrar, sin salirse de la ruta, un espacio disponible todo el tiempo para descansar o reunirse, un lugar familiar, donde serán recibidos por gente conocida. Es a partir de esta característica, la de ser un *anclaje*, que las cachimbas son un pilar en la construcción de la percepción espacio temporal de los camioneros (Castro Ibarra; 2015). Esta absoluta disponibilidad de las cachimbas se sincroniza muy bien con la industria del autotransporte porque este flujo no puede cesar en pos de dar continuidad al abastecimiento del mercado de bienes y de los flujos globales de mercancías y materias primas.

A partir de que la cachimba ofrece un *lugar fijo*, ésta aparece como un espacio que posibilita encuentros entre compañeros de trabajo y amigos y entre camioneros y las trabajadoras de esos espacios, justamente porque posibilita esos encuentros “extra laborales” al encontrarse en la misma ruta que estos, por la relación laboral que deben cumplir. Es decir, un lugar de sociabilidad. En estos encuentros amistosos los camioneros pasan varias horas “despejándose” o descansando; tomando café y conversando. Pero no solamente es un espacio de encuentros entre desconocidos o de reencuentros entre viejos conocidos, sino que también es un espacio que propicia nuevas relaciones. Las cachimbas son espacios donde se fortalecen y se crean nuevos vínculos sociales.

La cachimba, al ser un punto fijo en el camino, un punto de referencia, se transforma de ser un establecimiento comercial a un *lugar de sociabilidad* que abarca una gama amplia de afectividades y relaciones sociales. Son espacios donde es posible *echarse unas agüitas*¹⁷ con la *colegancia*;¹⁸ despejarse, hablar del patrón, de los amores o la familia. De conocer futuros camaradas

¹⁵ La flexibilidad laboral de los camioneros es distinta, está sujeta a los compromisos de entrega de las compañías, lo que puede significar jornadas muy extensas de trabajo y por lo tanto de vigilia, a pesar de las regulaciones laborales del sector.

¹⁶ Para los camioneros la carretera es un espacio significado, convertido en territorio. Esto es posible constatarlo, por ejemplo a partir de considerar que se definen con el sobrenombre de *amos del camino*.

¹⁷ Agua hirviendo para añadir café soluble.

¹⁸ Término utilizado entre los camioneros para definir a los camioneros como gremio.

o amigas que ayuden a hacer menos pesado el camino y el trabajo. Estas conversaciones entre colegas o entre los camioneros y las trabajadoras de las cachimbas adquieren un valor altamente significativo. Los encuentros no distinguen hora, pueden ser realizadas a la media noche, las dos de la tarde o en la madrugada. En la frase cotidiana entre camioneros *¿Dónde vamos a chingar-nos unas agüitas?*, el café tiene un papel secundario pero que detona la sociabilidad en las cachimbas, la reunión, las risas, la despreocupación y permite serenarse, contrarrestar la presión del trabajo y aclarar la mente (Castro Ibarra; 2013).

Es en estos momentos de relaciones personales que los trabajadores de los caminos y las trabajadoras de las cachimbas se adentran en las vidas personales del otro y se comienza a diluir la línea que divide los ciclos económicos de la vida cotidiana, personal, e íntima los camioneros y las trabajadoras de las cachimbas. Las cachimbas aparecen como un espacio en el cual es posible adquirir café y fármacos para disipar el sueño, pero este no necesariamente es el único fin de dichas substancias ya que en otro nivel, éstas son tan sólo un pretexto para que las personas se reúnan y se construya un entramado de vínculos sociales.

A partir de lo anterior podemos constatar que las cachimbas son espacios que desbordan significado para sus trabajadoras y los camioneros asiduos a ellas. Esta construcción de sentido tiene que ver con una complementariedad entre dos formas de habitar el espacio; una a través de una circulación geográfica constante para los que las cachimbas pueden ser lugares más o menos de paso, pero que también permiten una relación más constante y duradera, que permite adquirir un carácter fijo convirtiéndolo en un anclaje (*Ibidem*).

Para las trabajadoras de las cachimbas, estos son lugares de trabajo que les permiten encontrar formas de sobrevivir y mantener a sus familias, además de que son lugares en los que construyen vínculos con otras personas que de otra forma no lo harían, compañeras de trabajo y amigos camioneros. El contacto con los camioneros, en muchas ocasiones representa una posibilidad distinta de vida, a través de la relación amorosa con algunos de estos autotransportistas. Es en estos lugares que no sólo se relacionan con sus compañeras de trabajo sino que también entran en contacto con un grupo de obreros con los que pueden entablar relaciones más o menos duraderas. Muchas de estas mujeres trabajan en las cachimbas buscando no sólo una forma de sustento económico sino otra forma de vida que se aleje de las tradiciones familiares, en muchos casos de una vida campesina.

Las cachimbas poseen momentos de mucha concurrencia y ajeteo y otros momentos desiertos, horas en que no hay ningún cliente. Hay periodos del día en que los camiones no se detienen permitiéndoles a las trabajadoras darse un suspiro, para sentarse y conversar con sus compañeras; llorar, hablar sobre sus parejas, sobre algunos camioneros que las pretenden o la educación de sus hijos y las dificultades de criarlos a solas (a veces con la ayuda de las abuelas). Estos breves espacios libres les permiten unificar la reproducción de su familia al lugar del trabajo. Es así como las mesas de las cachimbas se pueden convertir en mesas de costura de uniformes escolares; dónde las madres ayudan a hacer la tarea a sus hijos; o lugares de llantos y regaños. Los tiempos de las cachimbas concurren entre una oscilación que va del trabajo a la reproducción de la vida familiar y social; la crianza y la socialización en general de las trabajadoras e hijos.

Así, las cachimbas pueden ser vistas desde dos niveles; como lugares impregnados de sentido o como lugares dónde simplemente se realiza una transacción económica, es decir, lugares reemplazables por cualquier otras cachimbas, restaurantes o paraderos. Un camionero puede ser asiduo de una cachimba donde le gusta sentarse, conversar con todas las trabajadoras, donde se junta con sus amigos, donde es reconocido como individuo¹⁹ y no sólo como camionero. Pero también puede detenerse en otra donde nadie sabe quién es; en donde sólo come y se va; en donde tal vez no se vuelva a detener.

Por otra parte, las cachimbas tienen la función de “plaza pública” en donde lo público y colectivo posee un lugar primordial; donde el camionero abandona su esfera personal, la cabina, y se sumerge en un espacio público donde se hace visibles para otros camioneros y para las trabajadoras. Un lugar en donde se dan los intercambios de opinión, información y compañía. Paralelamente, las meseras y cocineras de las cachimbas exponen su vida íntima y familiar con otras trabajadoras y con los mismos camioneros a los que les tienen confianza. Por ello, en las cachimbas es evidente que se difumina la línea que separa la vida laboral de la vida personal -tanto de los camioneros como de las meseras y cocineras-.

Además, al ser un *lugar siempre disponible*, los camioneros, siempre circulando por las carreteras, encuentran en las cachimbas lugares donde satisfacer sus necesidades “primordiales”

¹⁹ Todo camionero tiene un *10-28*, es decir, un apodo. Con este se relaciona con todos sus vínculos sociales en el camino, pasando su nombre “real” a segundo plano. Generalmente este apodo es dado por los compañeros y remite a algún característica física o de la personalidad del camionero.

como es la alimentación y el descanso.²⁰ Es decir aunque no sea una cachimba significativa para cierto camionero, si lo necesita se detendrá en cualquier cachimba porque sabe que puede encontrar a todas horas lo que le haga falta. Esto posibilita que el camionero adapte sus necesidades naturales a los ritmos de su trabajo sin mucho esfuerzo y sin descuidarlo.

En esa misma búsqueda de satisfacción de necesidades “primordiales” podemos encontrar que las gasolineras y los paraderos cumplen las mismas funciones que las cachimbas. Sin embargo, estos son significativamente distintos ya que son planificados, regulados y controlados por el Estado. Estos lugares comparten parte de las ofertas que brindan las cachimbas, pero muchas veces estos lugares no son suficientes. Por ello, las cachimbas y demás restaurantes irregulares continúan siendo tan importantes; ya que satisfacen las necesidades que la infraestructura carretera, diseñada desde el Estado y sus instituciones, no ha podido satisfacer en su totalidad. En muchas rutas del país son escasos los espacios donde un vehículo de dimensiones tan grandes como los camiones de carga pueden orillarse para descansar, los acotamientos que se encuentran a un lado de las cachimbas muchas veces tienen esa función. De igual forma en muchos tramos carreteros es difícil encontrar paraderos o gasolineras en donde tomar un baño; por ello, muchas cachimbas, aunque de forma improvisada, construyen regaderas o pequeños cuartos con agua acarreada en tambos para que los camioneros puedan ducharse.

Por otra parte, es sabido que las cachimbas también ofertan sustancias cuya venta sin receta es ilegal.²¹ La movilidad que caracteriza a los camioneros es una de los elementos que en muchas ocasiones facilita su superexplotación. Es la distancia, su constante movimiento, la flexibilidad de sus jornadas y el trabajo a destajo²² lo que permite que su trabajo no sea regulado ni las horas de manejo controladas a pesar de la normatividad del estado mexicano existente en dicha

²⁰ La vida de los camioneros está relacionada a un trabajo que implica altos grados de estrés, cansancio y desgaste físico, debido a las largas jornadas de trabajo y la naturaleza misma del trabajo. Frente a estas características, ciertas drogas y fármacos son consideradas por muchos choferes como necesarias para poder trabajar de manera óptima, pues que a pesar del cansancio les permiten trabajar alertados y concentrados.

²¹ Lo más común son los llamados *pericos*. Los pericos son unas cápsulas que contienen una sustancia anorexigénica (anfetaminas); son fármacos para el tratamiento contra la obesidad. Estos medicamentos están hechos a base de anfetaminas que son doblemente efectivas para los camioneros porque, por un lado, alertan el sistema nervioso, quitándoles el sueño y, por el otro, les eliminan la sensación del hambre, permitiéndoles comer pocas veces al día y no detenerse, lo que que significa más horas de trabajo; es decir, poder realizar más viajes; es decir, recibir una mayor retribución económica.

²² La forma más común de salario para los camioneros en México es a destajo, es decir, se da a través de una comisión por porteo o por viaje. Esto propicia, como señaló Marx, un aumento en la productividad de cada trabajador proporcional a su explotación.

materia. Esto se resume en largas jornadas ininterrumpidas o en un descanso de pocas horas de sueño que con los días se acumula. Si bien, el grado de explotación puede variar según la empresa para la cual se trabaje, el cansancio y el sueño son elementos constantes dentro de la labor de cualquier camionero.

Por ello, dentro del mundo de los camioneros es muy común el uso de estas sustancias que alteran el sistema nervioso permitiendo omitir horas de cansancio al prolongar la vigilia y al alargar las horas de manejo. Al existir una gran demanda, muchas cachimbas venden estos fármacos, conocidos como *pericos*, que aunque no todos los camioneros los consumen, son sumamente populares.²³

El espacio que construyen las cachimbas, como posible parada dentro de un itinerario, permite que se de un “ecosistema” compuesto por otros comercios. La concurrencia de camioneros en las cachimbas expande la gama de ofertas alrededor de éstas. Así es posible encontrar vulcanizadoras, llanteras, mecánicos, abarrotes, restaurantes de paso, vendedores ambulantes de películas y música, capillas y *checadores*.²⁴ En algunas regiones del país, se pueden volver nichos de atracción de *halcones*,²⁵ personajes que venden droga, como cocaína, cristal o marihuana a algunos camioneros.

Todo lo anterior permite observar que las cachimbas representan un espacio de consumo que se construye para satisfacer múltiples necesidades que van desde lo más concreto como es la comida hasta lo más intangible como es la necesidad de un lugar de descanso, recreación y sociabilidad.

Para continuar con la descripción de lo que son las cachimbas, es necesario distinguir entre las meseras o cocineras asalariadas y las dueñas de las cachimbas. En muchas ocasiones la forma de vida de ambas puede ser muy similar e igual de precaria. Sin embargo, en la mayoría de

²³ Si consideramos que muchas cachimbas son establecimientos que viven al día; es decir, que sus dueñas a menudo se ven en problemas para pagar la renta del local, los sueldos (que se pagan diariamente), resurtir productos y otros gastos personales, estas sustancias representan un importante ingreso económico para las cachimbas que las comercian.

²⁴ Los *checadores* es un trabajo siempre relegado a los hombres. Los checadores están afuera de las cachimbas esperando que lleguen los camioneros. Les indican dónde estacionarlos y ayudarlos a incorporarse a la carretera cuándo terminen su parada; al mismo tiempo se ofrecen para lavar el camión o el interior de la cabina del tráiler. Su nombre viene de que también se dedican a checar las llantas del tráiler por lo que cargan con palos o pequeños bates de *baseball* con los que golpean las llantas para saber si les falta aire.

²⁵ Los *halcones* son personas contratadas por los cárteles de droga como vigilantes ante cualquier eventualidad o suceso extraño que deba ser reportado. En muchas ocasiones estos halcones, que al mismo tiempo pueden trabajar como checadores, venden otro tipo de drogas, como *cristal, cocaína o marihuana*, a los camioneros.

los casos las trabajadoras no viven en las cachimbas sino en sus localidades, las cuales se encuentran situadas a una distancia relativamente cercana. Estas trabajadoras tienen que tomar un autobús o caminar todos los días para llegar hasta su lugar de trabajo. Para las mujeres que trabajan en las cachimbas la vida pareciera estar más anclada en un espacio de trabajo adscrito a un territorio fijo, el espacio circunscrito al restaurante o al grupo de cachimbas, a diferencia de los camioneros que laboran en un *territorio-movil*, como es la carretera. Las meseras acuden diariamente, en transporte público, a trabajar y cumplen jornadas más o menos invariables. Esto significa que su vida transcurre, en gran medida, en un desplazamiento que va exclusivamente de su casa al trabajo y viceversa. Sin embargo, en muchas ocasiones, esta cotidianidad se ve interrumpida por viajes que realizan con los camioneros quienes las invitan en sus rutas, sea por medio de una relación de amistad o amorosa. Muchas trabajadoras comentan que uno de los motivos por los que llegan a trabajar a una cachimba es para viajar, algo que de otra forma nunca harían. Es decir, que conciben el trabajo en las cachimbas como una puerta a otra forma de vida.²⁶

Las dueñas por su parte viven en la cachimba y sólo salen de ella para situaciones no cotidianas como una necesidad médica, comprar cosas en alguna ciudad cercana o visitar a sus familiares en sus lugares de origen. Es decir que para ellas la cachimba es un lugar de trabajo y vivienda y para las trabajadoras asalariadas, fundamentalmente, un lugar de trabajo. Sin embargo, como se puede observar empíricamente esta afirmación se puede cuestionar en el momento en que estos sitios, donde pasan jornadas de 12 horas, se convierten en un lugar que puede llegar a contener gran parte de sus relaciones amistosas, familiares y amorosas.

Para ellas la cachimba no sólo es un lugar de posibilidades económicas sino un espacio de interacción con otras mujeres y con un flujo constante de hombres siempre cambiante; un espacio también familiar porque en muchos casos mantienen relaciones amistosas por varios años. Las dinámicas sociales de estas trabajadoras se enmarcan en el contexto del desplazamiento cotidiano de los camioneros, del que son testigos a diario. Estos procesos de desplazamiento condicionan sus prácticas y hábitos; envuelven su vida, haciéndolas parte de ese desplazamiento, difuminando la distancia. Es decir, su vida está estrechamente relacionada con el flujo de los camioneros, porque ambas son caras de una misma moneda, reproduciéndose mutuamente. Su vida tiene sentido en parte por el flujo de camioneros que pasa cotidianamente, porque es su base económica y, en

²⁶ Para algunas, existe una *fantasía* en cuanto que a este trabajo les traerá nuevas formas de vida y les permitirá viajar y conocer gente interesante que en sus localidades de origen no conocerían.

gran parte, social. Pero, el sentido de sus vidas no se contiene ahí, es decir, que se esparce hasta hacer de ese oficio un modo de vida en sí mismo. Pareciera que el flujo de camioneros fuera un puro pretexto que les permite romper con los condicionantes de su vida tradicional y familiar, para construir una forma de vida que les permita llevar, aunque sea al día, sus destinos y el de sus familias.

Por otra parte, si bien hablamos de la significación que tienen las cachimbas en un nivel individual para cada camionero y cada trabajadora de las cachimbas, creemos que es posible encontrar una significación de estas en un nivel colectivo; en el nivel de una comunidad carretera itinerante (Castro Ibarra 2015) que se encuentra dispersa por los caminos y en todas las cachimbas del país, pero integrada gracias a diversos elementos, uno de ellos sería el de el uso de estos espacios a través de los cuales la red se interconecta. Las cachimbas forman parte de esta comunidad porque son parte de sus itinerarios y juegan un papel fundamental como un anclaje en el cual despliegan gran parte de su vida personal, la que está impregnada de la vida laboral.

Es muy interesante entender cómo es que llegan los camioneros a tal o cual cachimba. A partir de conocer qué es lo que se espera de estos espacios es que en parte se entender qué son. Según los camioneros, cada cachimba puede ser visitada por primera vez en función de una o varias de sus características por las que “de oídas” son conocidas. Éstas se puede resumir, y según sus palabras, en tres líneas generales: *buena comida, buenas drogas o buenas mujeres*. Es en función de estas últimas tres que las cachimbas pueden o no ser exitosas y a partir de las cuáles cada camionero las podría transformar en sus cachimbas predilectas. La preferencia por las cachimbas, sin embargo, puede ser cambiante y puede desvanecerse. Si se da el caso de alguna mala experiencia, el operador puede buscar nuevos establecimientos en dónde se sienta a gusto, en un ambiente familiar; también al enfrentarse a un cambio de empresa que implique transitar por nuevas vías o un cambio de ruta indicado por el patrón, el camionero se verá en la necesidad de buscar nuevas cachimbas en dónde se pueda detener a descansar, comer y encontrar nuevas amistades. Muchas veces, los camioneros se *aburren* de la misma cachimba y buscan otra con al menos alguna de las características anteriores.

Pero hay un abismo entre entrar por primera vez a una cachimba y que el operador se convierta en un cliente asiduo. Las tres cualidades ideales, que incluso muchas trabajadoras conocen, son bien relativas. Tal vez la menos relativa de todas ellas sea la comida. A veces es posible, a

partir de la experiencia de cada camionero en los restaurantes carreteros, identificar cuando la comida es de calidad y está bien preparada o bien servida. Muchas veces el éxito de la cachimba se refleja en el número de camiones estacionados frente a la cachimba.

Por otro lado, las drogas son un elemento ambiguo en las cachimbas, no siempre se comercian y cuando se hace es algo que se realiza con sumo cuidado.²⁷ Primero porque no todas se aventuran a venderlas y, en segundo, porque si así lo hicieran, no las venden a cualquiera. Las trabajadoras de las cachimbas solo venden los pericos a los camioneros que son de su confianza o que tengan la certeza de que son camioneros. Es decir, que en muchas ocasiones tiene que haber un grado de cercanía o debe ser por medio de la recomendación de un tercero. En general, la venta de drogas es un reflejo del grado de cercanía de un camionero con las trabajadoras de las cachimbas.

Finalmente, el que haya *buenas mujeres* es igual de subjetivo. Una cachimba puede tener la fama de tener mujeres consideradas atractivas trabajando en su interior lo que puede ser motivo de una gran concurrencia de operadores. Sin embargo, muchos camioneros se detienen en ellas para encontrarse con las muchachas que conocen ya de hace tiempo, con las que continúan conversaciones interrumpidas días atrás o platican sus problemas personales; para proseguir sus intenciones de seducción con alguna de ellas o para reforzar una relación amorosa. Si bien una de las mayores razones por las que un camionero puede visitar una cachimba es la compañía de una mujer, estas visitas no son necesariamente una cuestión de seducción o de búsqueda de relaciones sexuales. Muchas veces, en estas paradas se busca la conversación con alguien conocido o familiar, la búsqueda de un gesto amigable, la distracción del trabajo, espantar el sueño, el confort, comprensión o solidaridad.

Uno de los elementos que nos podrían dar una clave para definir las cachimbas es el que tiene que ver con su denominación y el nombre. Las cachimbas tienen un nombre *real*, inscrito en el muro que da a la carretera; en el rótulo de la entrada o el letrero impreso junto a algún patrocinio de alguna bebida. En las fachadas de las cachimbas aparece se puede leer la palabra *restaurante* o *comedor* seguido de algún nombre propio o una frase. Lo significativo es que no son reconocidas como comedor o restaurante sino como *cachimba*, aunque no esté inscrito en ningún lugar. Y es justamente el uso de la denominación *cachimba* lo que revela que una persona esté o

²⁷ En muchas ocasiones las trabajadoras de las cachimbas solo venden los pericos a los camioneros que son de su confianza.

no inmersa en la subcultura de los camioneros y las cachimbas. Para cualquier otro usuario de la carretera, los visitantes circunstanciales, lo que miran son *restaurantes*, lo que comprueban al leer el rótulo “*Restaurante Esperanza*”, por ejemplo. Para un camionero, ese mismo establecimiento, tiene otro nombre (aunque conozca también el nombre *real*), por ejemplo, *la cachimba de Raquel, María o Doña Ceci*. El establecimiento adquiere su denominación en el mundo de los camioneros y es reconocido en éste con el nombre de su dueña. Más aún, a veces el nombre de la dueña es una metonimia del lugar por lo que el camionero se detiene “*con Raquel*” o se reúne “*ahí con María*”. Todos los usuarios observan el mismo edificio, pero, debido al sentido que este posee, sólo los camioneros y sus trabajadoras pueden distinguir cierta cachimba. Cuando cualquier otro usuario de la carretera mira una cachimba, en realidad observa un lugar en donde comer; mientras que un camionero mira parte del mundo al cual pertenece, un establecimiento en donde ha vivido experiencias con sus colegas, ha tenido romances o ha llevado a sus familiares para que conozcan el lugar en dónde le hacen de comer y lo consienten cuando está fuera de casa.²⁸ Y es que la denominación de la cachimba tiene que ver más con las experiencias que viven ciertos actores en su interior que con las propiedades de un lugar.

Cachimbas: discursos y estigma

Existen muchos procesos subjetivos que están en juego continuo en relación a la definición de las cachimbas. Pareciera que lo qué son y no son cambia constantemente y se define cada día a partir de relaciones de poder enmarcadas entre relaciones de género y las implicaciones culturales de clase; así como entre estigmas y prejuicios que inciden en lo que se cree que son las cachimbas y en las ideas de lo que son y no son. Muchas veces, de manera dialógica, este imaginario también incide en la construcción de lo que son las cachimbas; las refuerza y en otras se contrapone a ellas. Esto es así porque “los lugares refieren a las prácticas que allí se realizan, pero también a cuestiones de orden *imaginario*, articulando de esta forma una función instrumental a un orden simbólico, y a la inversa” (Vergara Figueroa 2013: 26). En el proceso cotidiano por precisar (institucionalizar) las dinámicas y las características de las cachimbas participan diversos actores: sus trabajadoras, los camioneros que las visitan, los camioneros que no están de acuerdo con lo que

²⁸ Muchas veces cuando los camioneros están enfermos, las trabajadoras de las cachimbas les preparan alimentos y bebidas para su mejora. En estos casos la cachimba también funciona como familia extendida.

sucede en esos espacios o los que lo están en parte, los patrones, la gente de las localidades aledañas y las familias de las trabajadoras. Por lo mismo hay un alto grado de contradicción entre los actores quienes en un momento pueden mencionar la existencia de las cachimbas y al siguiente negarlas, al asegurar que los establecimientos donde ellos se detienen no son cachimbas sino que estas existen en ciertos lugares específicos del país.

Estos cambios son producidos por la estigmatización que gira alrededor de las cachimbas. El estigma es producido muchas veces por los familiares de las trabajadoras, quienes al “desviarse” de los roles tradicionales de la localidad y entrar en ámbitos desconocidos son sujetos de discordia. Para ellos la imagen que tienen de las mujeres que trabajan en las cachimbas es que están en contacto con muchos hombres y por lo que las cachimbas son lugares de “perdición y prostitución”. Por otro lado muchas veces esta visión es alimentada por los mismos camioneros que no son asiduos a las cachimbas, o sólo consumen parte de su oferta.²⁹ Estos operadores muchas veces, a partir de una generalización de los rasgos “en discordia” de algunas cachimbas (coqueteo, venta y consumo de anfetaminas o lugar de encuentro de parejas sexo-afectivas) se contribuye a ampliar la estigmatización a todas las personas que las visitan o que trabajan en ellas. Por ejemplo, el término *cachimbera*, es utilizado despectivamente por parte de los operadores. Por lo mismo, las trabajadoras no lo utilizan y en su lugar reivindican para ellas término de mesera o cocineras. Sin embargo, y mostrando esta ambigüedad, en muchas ocasiones una trabajadora puede no considerarse una cachimbera, pero aceptar que trabaja en una cachimba.

Es interesante que tanto en el caso de las trabajadoras de las cachimbas como para los camioneros al cuestionarlos sobre si el lugar en donde se encontraban (en el momento en que se realizaba la entrevista) era o no una cachimba argumentaban que no; a pesar de que momentos antes los pudiera haber oído hablar de que esa era una cachimba o acordar con algún amigo sobre encontrarse en *esa cachimba*. Parece que al ser cuestionados sobre ese tema, ellos y ellas argumentaban que las cachimbas eran otras y generalmente se remitían a un tipo específico de “cachimba mítica” (que será abordada en el siguiente apartado), que podría ser encontrada únicamente en algunos estados de norte de México, las cachimbas originales, según ellos. Muchos camioneros y trabajadoras decían que los lugares en los que estábamos conversando no eran estrictamente cachimbas; sin embargo, más tarde algunas de ellas, le explicaban a otros camioneros

²⁹ Recordemos que la oferta de las cachimbas puede ser muy variable. Incluye: comida, café y perico; un espacio de descanso y socialización; y un lugar de coqueteo y amores fugaces o duraderos.

que yo estaba ahí haciendo preguntas y observando porque estaba haciendo un libro sobre las cachimbas.

Me encontré con la dificultad de obtener alguna definición unívoca de las cachimbas y sí hallé, en cambio, una disputa acerca de su significado. La definición de las cachimbas está relacionada con el estigma y la ambigüedad de su uso. Es decir, pareciera que cuando no hay conciencia de ser analizados no existe reparo en decir que *una mujer trabaja como mesera en una cachimba; que un grupo de amigos se juntará en tal o cual cachimba; o que un camionero tiene una o varias cachimbas predilectas.*

Este cambio repentino de discurso, en el momento de pasar de una conversación informal o cotidiana (en dónde el término es utilizado inconscientemente) a una conversación analizada y consciente muestra la disputa existente entre este procesos cultural atravesado por imaginarios y estigmas, que descansa en una organización sexual del trabajo que posee roles de género específicos, y en una posición de clase, a partir la idea de “productividad” dentro del gremio.³⁰ Las identidades personales de los camioneros se pueden definir, entre otras cosas, en función de su relación con las cachimbas. Muchos camioneros ven como “horas perdidas” el tiempo que otros camioneros pasan en las cachimbas, al tiempo que éstos las miran como horas de descanso sin las cuales no podrían realizar su labor. Pareciera que cada operador tuviera una forma de hacer su trabajo y esta discrepancia permitiera emitir juicios diferentes de ambos lados. Por ende, lo que está en juego es la definición de lo que es “un buen trabajador”.

Es debido a estos procesos cotidianos; las bregas entre la vida personal y laboral de los camioneros; lo que se considera tiempo improductivo y el imaginario y los estigmas que rodean las cachimbas que existe una ambigüedad en la noción y la definición de las cachimbas. Hasta cierto punto, esto es algo que sucede en muchos procesos sociales de carácter informal, a-legales, no institucionalizados y sin regulación. Procesos realizados desde abajo, desde lo local, pero que a pesar de ello están integrados a los ciclos económicos orgánicos; en ocasiones a tal grado que se pierde la línea que los divide.³¹ Este es el caso de la circulación de mercancías y el trabajo que

³⁰ Esta idea de productividad está de igual forma en disputa y puede manifestarse de diversas formas. Una de ellas es esta, aunque empíricamente, y como se verá en el siguiente capítulo, la productividad de un camionero asiduo a las cachimbas y de otro que no lo es, es relativa. Habría que realizarse un estudio más a detalle de la productividad de estos operadores, relacionada a las horas de manejo, el trabajo a destajo y otros factores, como el uso de estupefacientes, por ejemplo.

³¹ Para ver la dificultad de separar los procesos legales de los no legales, véase *La globalización desde abajo* (2015), coordinado por Alba, Lins Ribeiro y Mathews (2015).

realizan las mujeres en las cachimbas, quienes reproducen la fuerza laboral de la industria del autotransporte.



Discusión en Internet sobre las cachimbas en la entrada de un *blog* sobre camioneros.
Fuente: <http://vidadetraileirin.blogspot.mx/2010/10/que-es-una-cachimba.html>

Como puede observarse, son múltiples elementos los que entran en juego al hablar de cachimbas. Si bien el término es aceptado parcialmente es indiscutible que existe, que es utilizado cotidianamente y que cualquier camionero o trabajadora de una cachimba sabe de lo que se está hablando.

Paraderos, restaurantes, comedores de paso o cachimbas familiares

Si bien, lo que se hemos realizado hasta ahora es definir a través de las prácticas, perspectivas y dinámicas observadas y descritas lo que son las cachimbas, ahora pretenderemos definir las por lo que no son, comparando las cachimbas con otros establecimientos “de paso” similares como los paraderos, restaurantes carreteros, comedores de paso y *las cachimbas light* o *familiares*. Las descripciones que se realizarán serán progresivas: desde los establecimientos que implican una relación generalmente *impersonal* hasta aquellos que propician relaciones *sumamente personales y duraderas*; desde los *paraderos*, lugares “paradigmáticos” de la planeación carretera moderna, hasta llegar a las *cachimbas*, lugares que al contrario de los paraderos son el lado opuesto del proyecto *modernizador*, es decir lugares informales, creadores de identidades y vínculos sociales. Todos estos establecimientos tienen algo en común, comparten con las cachimbas parte de su oferta, pero aun así, éstas últimas conservan una personalidad que las distingue de los demás.

Los *paraderos*, son el ejemplo de la infraestructura carretera que todo país que se denomine *moderno* pretende impulsar. En realidad, las carreteras, son un signo del grado de modernización en el que se encuentra una nación, dentro de este desarrollo tiene igual importancia la demás infraestructura que acompaña los caminos (paraderos, lugares de descanso, venta de comida, etc). En el caso mexicano, encontramos una mezcla entre una infraestructura modernizada y planificada y otra que se realiza desde lo local, sin asesoramiento alguno, como parte de procesos de sobrevivencia de las clases precarizadas y búsqueda de la reproducción de la vida de ciertos grupos sociales. Los paraderos se encuentran casi siempre en autopistas del país y, a diferencia de las cachimbas, casi no existen en las carreteras libres o secundarias. El inmueble que lo contiene está diseñado para recibir decenas de viajeros constantemente, se caracteriza por tener un gran espacio para que los automóviles y los camiones se estacionen. Muchas veces se encuentran junto a una gasolinera y junto a otros establecimientos como *tiendas de autoservicio* y pensiones para los camiones. Todos estos elementos juntos constituyen el complejo del paradero.

Estos complejos son manejados por empresas a las que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) les otorga una concesión. Muchas veces poseen franquicias dispersas por toda la red viaria del país. Los horarios de los paraderos, raramente abarcan las 24 horas del día. En realidad sólo funcionan en ese horario parte de su oferta, como los sanitarios, las gasolineras y las tiendas de abarrotes, pero otros servicios, como los restaurantes, no siempre están abiertos. Los paraderos se caracterizan por un trato impersonal, sus trabajadores son asalariados que no entablan relación alguna con la clientela; a lo mucho una mirada furtiva, una mueca o una sonrisa obligada por los estándares de calidad del servicio. Es justo su impersonalidad lo que refuerza lo efímero de la estancia de sus clientes. La idea es que sus visitantes tan rápido como llegaron, se vayan. Podría decirse que al encontrarse a un lado del camino, los paraderos son lo más práctico para quién quiere encontrar todo en el mismo lugar y de forma rápida para no perder tiempo y continuar su viaje. Estos lugares contribuyen a la reproducción material más impersonal y mecanizada de la fuerza laboral del autotransporte, en donde el trabajador es despojado simbólicamente de su subjetividad en favor de aumentar el tiempo de trabajo productivo, es decir, el del traslado de mercancías.³²

Los *restaurantes* son lugares en los que se detienen camioneros, pero también viajeros re-

³² Para los clientes de los paraderos, estos espacios podrían acercarse a los lugares *tipo* (en el sentido de Max Weber) que Marc Augé denominó *no-lugares*.

gulares, turistas y gente de la región. Son negocios familiares o de un empresario local, no de grandes empresas y concesionarias como son los *paraderos*. Generalmente no poseen franquicias. En muchas ocasiones estos restaurantes cuentan con una infraestructura diseñada específicamente para funcionar como tales a diferencia de los comedores o las cachimbas. Aunque no suelen ser tan modernos como los paraderos. El trato también suele ser impersonal. Se especializan en comida de la región y poseen una oferta más amplia de platillos. Sólo abren durante el día, generalmente están cerrados en la noche y la madrugada.

Los *comedores de paso* al igual que los restaurantes sólo abren durante el día. Pero en relación a la infraestructura, los comedores de paso son más parecidos a las cachimbas; son pequeñas estructuras adaptadas como restaurantes. Cuentan con una cocina muy improvisada y un espacio para mesas y sillas. A diferencia de los restaurantes, los comedores de paso y las cachimbas, no poseen una carta amplia de platillos, sino que varían cada día los alimentos que ofrecen. Puede que tengan dos o tres opciones a escoger pero generalmente la oferta se reduce a lo que se prepara de antemano como la oferta del día, la cual cambia a diario. Pero los comedores ya brindan, a sus clientes asiduos, la posibilidad de un trato familiar. Muchos camioneros construyen una amistad de años con las dueñas o los dueños de los comedores del paso. Al igual que las cachimbas, en estos espacios pueden llegar a ser reconocidos y la relación que tienen con los dueños puede abarcar temas sumamente personales.

En mi estancia en campo Entrecaminos, me alojé en un lugar que podría considerarse una *cachimba light o familiar*. En realidad la línea que divide a estas de los comedores de paso es poco clara y pienso que tendría que observarse según cada caso, analizando los elementos de cada establecimiento, ver a qué se asemejan más. El término *cachimba light o cachimba familiar*, es utilizado por ciertos camioneros para denominar algunos establecimientos que poseen *casi* la totalidad de las características de una cachimba, pero por alguna razón no puede ser identificada como una cachimba al cien por ciento. Al menos no por todos. Es por ello que existe este término que refiere a una degradación.

Algo *light*, es decir, que le falta algún ingrediente o que la receta original ha sido modificada, pero que es *casi* lo mismo. Lo *familiar*, remite a que es igual, pero en una versión para *todo público*, esto puede ser relacionado a que el elemento *sexual* que puede haber en una cachimba es omitida.



Comedor de paso. Foto: Roberto Esquivel



Cachimba del centro de México. Foto: Yair Leyva

En mi estancia en esta *cachimba familiar* pude encontrar la mayoría de los elementos que constituyen una *cachimba*. Estos son; la identificación de muchos de sus clientes con el personal y con diversos elementos del lugar que les permitía sentirse, aunque fuera en parte, como en casa. Estos operadores eran conocidos por su nombre y muchos de ellos tenían una relación de varios años con la familia (esposa, esposo e hija) que atendía el lugar. Al llegar, estos camioneros retomaban conversaciones que habían dejado abiertas incluso semanas atrás. Los dueños del lugar conocían en qué empresa trabajaban la gran parte de sus clientelas, cuáles eran sus círculos sociales y, en muchas ocasiones, conocían gran parte de su vida personal. Pareciera que lo único que faltaba era el flirteo que caracteriza a las *cachimbas* (aunque la dueña y cocinera de ese lugar me comentó que en varias ocasiones algunos camioneros le coqueteaban a pesar de que su esposo pudiera estar por ahí) y la completa disponibilidad del lugar, es decir, este sitio sólo abría de 7 de la mañana a 10 de la noche.

Las *cachimbas* son aquellos lugares que abren las 24 horas y que ofertan un lugar de descanso, encuentro y sociabilidad; alimentos y café; en ocasiones anfetaminas; así como posibles relaciones con mujeres, que pueden ir desde la solidaridad y la amistad hasta el idilio y el amor. En estos lugares, a través de la atención personalizada, los camioneros se pueden reconocer entre sus elementos y sentirse parte de ese espacio. Además de que está atención personal puede configurar vínculos sociales que pueden perdurar a través de los años. También es común que las *cachimbas* sean espacios de flirteo, por lo que en muchas ocasiones sus clientes van predispuestos a coquetear y a “echar desmadre” toda la noche con los colegas o las meseras, olvidando así, las largas jornadas, los pendientes y *lo duro que es el trabajo en el camino*. Las *cachimbas* son espacios para camioneros, porque surgen dentro del mundo cultural de los mismos y desde ahí se les da sentido. Sin embargo, el personal que las hace posible, mujeres solteras en su mayoría (*dejadas*, según los camioneros), se apropia de ese nicho y lo hace suyo, encontrando un modo de vida que les permita sobrevivir y mantener a sus familias, al mismo tiempo que dota de sentido su existencia.

Dentro de las *cachimbas* también caben diversos usos a los cuales cada camionero puede adecuarse: paradas efímeras, paradas intermitentes, paradas prolongadas, según el grado de vinculación que tengan con sus trabajadoras y de apego simbólico al lugar. También las *cachimbas*, como se mencionó anteriormente, son lugares en que su sentido se encuentra en disputa; por lo

que al no estar cancelado el proceso puede ser usado de diferentes formas. Cada actor tiene su participación en este proceso abierto de definición del lugar. Por ejemplo, las trabajadoras al permitir ciertos comportamientos sexuales explícitos que en otras cachimbas no se permiten; o los camioneros al aceptar o no dichos comportamientos o buscar espacios en donde sean permitidos.

El fin de las cachimbas es satisfacer las necesidades de los camioneros, los trabajadores de la industria del autotransporte, sin embargo el medio para hacerlo los convierte en un fin en sí mismo y, en muchas ocasiones, las transacciones económicas se ven desbordadas por las relaciones afectivas. Estos lugares cobran importancia tanto para los camioneros que son asiduos a ellas, como para los que no, porque es en función de estas visitas o ausencias que ambos se definen como camioneros con ciertas características. Es decir que independientemente de que sean o no clientes de las cachimbas todo camionero mexicano sabe qué son las cachimbas y las reconoce como parte de ese mundo laboral. Las *cachimbas*, entonces, entonces se encontrarían en el opuesto de los paraderos. Serían, por así decirlo, la parte *artesanal*, en la reproducción material de la fuerza de trabajo de la industria del autotransporte.

Las cachimbas son un lugar no sólo físico, sino antropológico, en el sentido de que configura modos de vida, tanto para los camioneros como para sus trabajadoras a través de las relaciones entre ambos. Es un lugar que guarda sentido, detona sociabilidad y posibilita formas de vida específicas. Las cachimbas constituyen un referente, un faro que anuncia la llegada a un puerto, el arribo a lo familiar. Son, después de la odisea, la llegada a tierra firme; la posibilidad de anclar algo dentro del perpetuo movimiento que conforma el telón de fondo de la vida de los camioneros. Las cachimbas son el lugar donde a pesar de la distancia y el movimiento se afianzan los vínculos de una comunidad carretera trashumante permitiendo no sólo la reproducción material del flujo sino también parte de su material simbólico e ideológico. Dentro de estas dinámicas, la movilidad, la dimensión local/global, las relaciones de género y las emociones tienen un papel fundamental. Estas cuatro esferas se apuntalan como los ejes del análisis de esta investigación y serán desarrolladas en los siguientes capítulos, pero antes hay que revisar el contexto histórico en que se producen.

APUNTES PARA UNA HISTORIA DE LAS CACHIMBAS

La historia de la humanidad puede ser también la historia de las maneras en que el ser humano se ha transportado; así como la historia de sus vías y sus medios de transporte. Es en estos elementos que toda sociedad se refleja y que sus demás aspectos de despliegan y se interconectan dependiendo de ellos de manera importante. Jacques Attali postula que es en el opuesto entre sedentarismo y movilidad que la historia de la humanidad ha podido avanzar, considera la movilidad como un factor fundamental en la evolución humana. En gran medida la movilidad adquiere sentido en tanto se opone a la vida sedentaria o estática. Attali cuenta la historia de la humanidad como una guerra a largo plazo entre nómadas y sedentarios. “El sedentarismo, dice, no es más que un breve paréntesis en la historia de la humanidad” (Attali, 2010: 11). El Estado, principal invención de los sedentarios, se dio a la tarea de domesticar, reunir y uniformar las innumerables clases de nómadas que preexistían y las que surgieron posteriormente a su fundación, esto contribuyó a que en los últimos siglos fuera más valorizado lo sedentario, en aras de negar lo nómadi-co. Si bien toda cultura es más o menos móvil o tiene elementos nómadas, es en la tendencia de cada una -y en cómo se define- que la movilidad puede convertirse en una cualidad relevante a ser explorada. Por ejemplo, el capitalismo ha basado parte del llamado desarrollo en la movilidad de personas, mercancías e información, siempre y cuando estos sean controlados y permitan la reproducción del sistema económico.

Para Attali, la presente efervescencia de movilidades de la contemporaneidad, unas domesticadas más que otras, no es sino una nueva etapa de esta disputa. Sin embargo, el sedentarismo se ha dado en una pequeña fracción de la historia de la especie humana. Los pueblos nómadas, pastores mercaderes, jinetes, emigrantes, entre otros, fueron los creadores de lo que fue y continúa siendo el sustrato de las civilizaciones: “del fuego al arte, de la escritura a la metalurgia, de la agricultura a la música, de Dios a la democracia” (*Ibid.*: 12). Sin embargo esta oposición sería eterna, una no puede vivir sin la otra. Son caras de una misma moneda. La humanidad “deberá lograr vivir a la vez como sedentaria para construirse, y como nómada para inventarse” (*Ibidem*). Esta lectura de la historia humana en clave nómada permite dar una idea de los resultados de mirar la movilidad desde la perspectiva de la oposición/relación entre nomadismo/sedentarismo. Existen movilidades que se oponen a otras formas que son más o menos sedentarias; otras que se

complementan; algunas más que se transforman intermitentemente entre sedentarias y nómadas según convenga. Lo estático atraviesa la construcción de lo móvil y éste a su vez moldea las dinámicas de aquello que permanece.

Lo importante al abordar espacios de flujos, donde convergen grupos sociales diversos según su grado y dirección de movilidad, es entender que la movilidad no se remite solamente a los agentes que se desplazan, sino que estos lo hacen porque existe un entramado (infraestructura) de elementos materiales y relaciones sociales que lo permiten.

Así la historia de cada modo de transporte es también la historia de su infraestructura. Al darle su justo lugar a la movilidad y las estructuras de transporte de cada sociedad que la soportan es imposible dejarla a un lado todos esos procesos que la mayoría de las veces pasan desapercibidos. Cada pasaje de la historia ha encontrado sus formas de desplazamiento, condicionadas históricamente, que se expresan en diversas formas, los animales que cargan mercancías en sus lomos; las piernas de un *tameme*; o vehículos automotores. Sin embargo, para que éstos puedan existir se requiere de una organización social específica que las sustente y una infraestructura en donde descansar y que permita satisfacer las necesidades de quienes se desplazan; techo, descanso o alimentación, entre otras cosas. Cada entramado social y sus medios de transporte tienen una relación dialéctica; si una cambia, la otra es arrastrada y transformada para sintetizarse en una nueva relación.

Rastrear la historia de lugares que permiten la movilidad, como es el caso de las cachimbas, es sumamente complicado porque en muchas ocasiones quedan invisibilizados por *el movimiento en sí*.³³ Más aún cuando éstos son lugares producidos cotidianamente a través de procesos realizados al margen del entramado económico, institucional y orgánico; espacios que por su informalidad aparecen y desaparecen fácilmente sin dejar rastro más que la memoria; cuya única huella de existencia pueda encontrarse en la manera en que éstas continúan siendo reproducidas en la actualidad. Su existencia sobrevive gracias al conocimiento y la sociabilidad transmitida y materializada en espacios similares. Pero no existe un registro cuantitativo o histórico de sus disposición geográfica, la temporalidad de sus apariciones y desapariciones o la conformación de sus dinámicas laborales y afectivas que ahora se despliegan en su interior.

En el caso de las cachimbas, es posible reconocer ciertas leyendas o discursos comparti-

³³ Lo visible de la industria del autotransporte de carga son los mismos camiones y sus operadores, todo lo demás que posibilita queda invisibilizado o en segundo plano, a pesar de que pueda tener la misma importancia.

dos acerca de sus orígenes en general; o de cierto grupo de cachimbas, como los relatos que encontré sobre el origen de Entrecaminos. También es posible recurrir a procesos similares del pasado que poseían una infraestructura parecida.

En la historia del occidente son conocidos los casos de lugares que permitían y facilitaban los viajes terrestres. Para estos viajeros, sea que anduviesen a pie o en algún animal de carga, era necesario encontrar lugares en donde poder conseguir comida ya que no podían cargar con todos los alimentos necesarios para el viaje; en principio por el peso, pero también porque se podían echar a perder. Además, debido a los factores del clima y la inseguridad del camino, eran necesario espacios de seguridad y descanso.

Toda red de carreteras o de caminos a lo largo de la historia ha necesitado de puntos fijos intermedios para abastecer de mercancías, brindar alimentos, atención médica y permitir un lugar seguro de descanso para los viajeros. De hecho, muchas ciudades de la actualidad tuvieron su origen de esa forma, como puntos intermedios y de abastecimiento para los Caminos Reales. Por ejemplo, los de Orizaba y Córdoba, Veracruz.³⁴

Esta postal histórica permite ver como las necesidades del camino se van transformando según los medios de transporte y la organización social de la época. Es decir que existe una infraestructura que se adecua a su viajero, según las necesidades de este se implementan infraestructuras que permiten ese viaje en particular, en pos de hacerlo más llevadero. Paralelamente, existen grupos que se involucran en ese proceso de la creación de infraestructuras a tal grado que llegan a hacerlo un modo de vida.

En el caso de las cachimbas es más o menos posible construir una postal similar a la que se relató a través de los relatos de los camioneros, las trabajadoras de las cachimbas y de los habitantes cercanos a estas. Este relato es repetido en muchas de las cachimbas del país, como un principio *mítico* de esos lugares, junto al origen de la palabra que las denomina.

Las cachimbas también son unas lámparas de petróleo o gas que se utilizaban en la mine-

³⁴ “...varios hechos pueblan la relevancia que alcanzó en ese siglo el camino que pasaba por el valle de Orizaba, En 1619 se construyó el primer hospital del valle; hecho que sólo se justificaba por la atención que se daba a los viajeros y arrieros que transitaban ese camino. Asimismo, en los registros notariales de Orizaba se detecta un incremento, a partir de 1636, del volumen de mercancías que los arrieros transportaban, Por último, la preocupación de las autoridades virreinales por proteger de los asaltos al tráfico de este camino muestra también la importancia que adquirió en el siglo XVII. De hecho, el resultado de esta preocupación fue el establecimiento de una estación de correo en la entrada de la calle de Orizaba, estación que en 1618 se convirtió en el pueblo de Córdoba (Jáuregui, 2004: 33).

ría. De ahí fueron tomadas por la gente para iluminar el frente de sus casas o lugares de venta de café y alimentos, construidas a las orillas de las carreteras del noroeste del país. Hace décadas, cuando el flujo carretero de vehículos era poco y muy lento, estas casas, que ofrecían café a los viajeros eran el único punto de contacto humano de los camioneros en muchas horas de camino. Literalmente, estas llamas a la orilla de la carretera eran faros que anunciaban un punto de descanso, confort y café.



Fuente: <http://sinaloamx.com/palabras-regionales-sinaloenses-c-ch/>

Eran tiempos en que el espacio era mucho más amplio que ahora (que se ha encogido), lo que ahora son distancias relativamente rápidas de superar antes eran océanos y la falta de medios de comunicación prácticamente hacía incomunicables a los choferes de tráiler por varios días, ahora las empresas saben en todo momento dónde están sus choferes. Porque, antes para atravesar el país se requerían semanas, eso si se corría con la suerte de no sufrir algún desperfecto. Podían pasar horas en que el operador no se cruzaba con ningún vehículo; tardes enteras en que no tenía lugar dónde detenerse a comer o noches en que no miraba ningún poblado o casa aislada. En ese sentido, puede imaginarse la alegría de un camionero al encontrar la luz, un faro terrestre,

que iluminaba la entrada de una cachimba.

Las lámparas (cachimbas) se convirtieron en el símbolo de lo que anunciaban. Un lugar siempre disponible, que brindaba confort, familiaridad, descanso, alimentos y café; un lugar en medio del vasto territorio de silencio y aislamiento humano que después de pasar varias veces por ahí los rostros se hacían conocidos. Fue entonces que los lugares tomaron prestado el nombre de la lámpara de petróleo, la cachimba, y se extendieron junto al desarrollo de las vías carreteras, aunque la lámpara de petróleo haya dejado su lugar a la luz eléctrica.

Pude recoger un esbozo de la historia de las cachimbas a través de un discurso que se repetía a menudo en las entrevistas que realizaba en campo, sin embargo los elementos empíricos son mínimos. Lo que es posible observar es que el término cachimba sigue siendo utilizado para referirse genéricamente a los lugares donde se detienen los camioneros a socializar, comer o beber café. La cachimba mítica, la que sólo ofrecía café, se ha transformado y adaptado a los nuevos tiempos, al igual que la industria del autotransporte. Las cachimbas han tenido que ampliar su oferta y adaptarse a la actualidad para poder sobrevivir.

LAS CACHIMBAS DE ENTRECAMINOS³⁵

Entrecaminos se localiza en un estado del noroeste mexicano. Se ubica en una llanura cercana a la costa del Pacífico Norte de México. Entre entre el delta de uno de los ríos más importantes del país y la Sierra Madre Occidental. A un par de kilómetros hacia el este comienza la inmensidad hecha por montañas que sobresalen una detrás de la otra cambiando su color según la lejanía. Entrecaminos podría considerarse una de sus puertas. De ese lado, los montículos se alejan hasta volverse infinitos e imperceptibles; pequeñas elevaciones, cada vez más numerosas, que a pesar de que la distancia los empequeñece no pierden la bastedad que guardan. El río se escabulle entre sus cavidades a pocos kilómetros de ahí. En esta llanura, en donde viven y trabajan mujeres en las cachimbas a la orilla del camino, día y noche cocinando y conversando con los camioneros de

³⁵ Quisiera recordar que para protección de mis informantes he cambiado sus nombres y el nombre del lugar donde trabajan. Por ello, no hago una referencia directa a este lugar sino que uso un seudónimo. De igual forma omití referencias directas que pudieran ubicar el lugar en el que se trabajó. En tanto que este trabajo gira en torno a procesos globales, extendidos por todo el territorio nacional, como son las cachimbas, creo que la omisión de estos datos no perjudica la propuesta general de la investigación.

carga. La carretera, ese otro río de concreto que a tramos mora las entrañas de la sierra madre, parece un minúsculo descanso de una descomunal escalera que guarda numerosos mundos. Es arduo concebir que si pensamos la sierra como un oleaje visto desde las alturas, la sierra sea madre también de infinitas realidades bien distintas que parecen o viven transformándose en el tiempo. Realidades tan dispares y que vistas a ras de suelo cada una de ellas parezcan consumir totalmente la existencia de sus personajes, pero que al mirarlas desde lo alto todas ellas aparenten ser tan frágiles y cambiantes. Esos valles, laderas, barrancos y montañas contienen mundos que se desvanecen cada cierto tiempo, aunque ellas vuelvan a ser olas al siguiente instante; esta vez para contener otras realidades o simplemente su propia existencia. Los grupos que han habitado a lo largo de la sierra se han transformado, a veces desaparecido, con el oleaje de los siglos, pero la sierra permanece agarrotada en el tiempo. Tal vez si uno se acercara al pasar de los tiempos de esta majestuosa cadena montañosa, de quienes, cómo y cuándo la han habitado (una historia a través de las montañas) se entendería gran parte de la historia de la humanidad, del capitalismo y, por supuesto, del país.

Si uno se detiene en la colina que desciende para dar comienzo a la pequeña llanura en donde se encuentra Entrecaminos sólo puede mirar una vastedad verde atravesada por una carretera por donde circulan los vehículos a gran velocidad. Arriba de este espacio un claro permite ver el cielo a sus anchas. El viento que corre furioso por el llano, los trinos de los pájaros, el chirrido de los grillos y el ruido más esporádico de otros animales que habitan las inmediaciones del crucero son apagados intermitentemente por los vehículos que atraviesan la llanura por la carretera; el zumbido de un auto familiar a gran velocidad o el estruendoso traqueteo de un motor de tráiler con un chofer que tal vez detenga su carrera y se estacione afuera de alguna cachimba del crucero para sentarse y conversar o tomar una *agüita* y combatir el sueño. El chofer del auto familiar, en cambio, sólo mirará perplejo las cachimbas sin entender a ciencia cierta porqué están detenidos ahí todos esos camiones.

Este grupo de *cachimbas* han convertido Entrecaminos en un punto de referencia para los camioneros que transitan la *Ruta del Pacífico*³⁶, que va de la Ciudad de México a Tijuana. En este paraje convergen varios caminos; la libre, la autopista de cuota (15D)³⁷ y otra carretera secunda-

³⁶ La carretera Federal 15, corre desde la Ciudad de México hasta Nogales, Sonora. También es conocida entre los camioneros como la Ruta del Pacífico. Se terminó de construir el 1 de septiembre de 1952.

³⁷ Esto es algo que lo hace sobresalir, porque en México, es raro que las cachimbas se encuentren en las carreteras

rio de unos cincuenta kilómetros que desemboca en la costa.

En Entrecaminos se encuentran siete cachimbas junto a otros elementos de la red viaria que buscan satisfacer cualquier necesidad que el camino exija; vulcanizadoras, mecánicos, tiendas de abarrotes, una capilla y restaurantes de paso. El acceso a estos comercios es facilitado por un acotamiento a ambos lados de la autopista adecuado por los mismos comerciantes y por el uso que los camioneros hacen de él. Este acotamiento provee suficiente espacio para que varios tráilers se detengan al mismo tiempo y puedan acudir a los diversos comercios del cruce. Todos estos lugares están agrupados en un tramo de aproximadamente un kilómetro, lo que lo posiciona como una especie de *nodo* carretero; una pequeña agrupación de establecimientos a la orilla del camino convergen y desembocan una diversidad de flujos multidireccionados (trabajadoras, camioneros, viajeros del camino y comerciantes que abastecen los locales que ahí se encuentran).

A este punto, relativamente llano, lo rodea una serie de colinas que son parte de la sierra baja de la Sierra Madre Occidental. En la primera mitad del siglo XX, estos ranchos fueron atravesados por la carretera. Después esta carretera fue ampliada y se convirtió en autopista. Esta transformación no es menor, cuando las carreteras son sustituidas por autopistas “se están cambiando los sedimentos de una comunidad y la manera en que se experimenta el territorio” (Sandoval, 2008: 7). Ahora, detrás de los restaurantes erigidos a borde de carretera se encuentran las tierras de las diferentes casas que componen los ranchos. En el área de las cachimbas hay un conjunto de ranchos. Algunos pobladores de la época de la instauración del ejido aún viven en ellas y se dedican a la ganadería o a la agricultura. Pero otras se han mudado y rentan los inmuebles en donde se encuentran los comercios del cruce. Casi todos los negocios del cruce son presididos por personas que rentan los edificios para establecer sus negocios, casi nadie es dueño del local.

La mayoría de estos ranchos albergan un conjunto de casas y terrenos de siembra. Algunos de estas tierras forman parte de dicho ejido y otras no. Son productos de las disputas producidas a partir de la Reforma Agraria. Antes de la creación del ejido todas estas tierras pertenecían a grandes terratenientes. Al situarse estas tierras en el límite del ejido algunas quedaron dentro de

de cuota. Muchos camioneros transitan principalmente por carreteras de cuota, sin embargo en ocasiones sus itinerarios alternan entre éstas y las carreteras federales; en otras ocasiones existen ciertos tramos en que las carreteras federales se unifican con las autopistas de cuota, es por estos casos que todos los operadores en algún momento pueden visitar alguna cachimba.

éste y otras se conformaron como propiedad privada, fueron una especie de arañazo de la propiedad privada al proyecto de la Reforma Agraria de Lázaro Cárdenas.

Es necesario entender las generalidades de este Ejido para entender en dónde están situadas las cachimbas que analizamos. Este Ejido se encuentra enmarcado en la jurisdicción del la capital del estado. Alberga una pequeña localidad donde habitan alrededor de 1,882 habitantes.³⁸ Si bien esta región ha sido habitada desde tiempos prehispánicos, considerada actualmente territorio indígena, su historia moderna de comenzó con el reparto agrario de los años 30 del México posrevolucionario. Formalmente fue constituido como ejido en 1935 a partir de la integración de 35 ejidatarios a los que les fue asignada una extensión territorial de 1,218 hectáreas a la que sumaron 660 hectáreas más. Si bien la extensión territorial no volvió a crecer, la población del ejido sí lo hizo por lo que el territorio ejidal sufrió múltiples divisiones.

Cuenta con un clima templado-tropical. Las temperaturas, así como la humedad son muy altas. Los mosquitos asechan todas las tardes al bajar el sol.³⁹ En su extensión territorial también se encuentra una fracción de uno de los ríos más grandes del país.

La región que comprende esta localidad y otros poblados y municipios se sustenta por una economía agraria-campesina, en dónde el mango es uno de los productos más importantes; aunque también se produce tabaco, nanche y ciruela. Dentro de su economía la inmigración también tiene un lugar importante por lo que reciben una fuerte cantidad de remesas de los pobladores que han migrado a los Estados Unidos.

El Poblado de este ejido tiene una relación estrecha con Entrecaminos a pesar de encontrarse a un par de kilómetros de este. Del Poblado provienen muchas de las mujeres que laboran en las cachimbas; muchos pequeños productores de alimentos, como huevo, tortillas, fruta y verdura encuentran entre las cachimbas del cruce un espacio en donde comerciar sus productos. La cercanía del Río, que se encuentra detrás del pequeño Poblado, así como la cercanía con el mar permiten abastecer a los dueños de los restaurantes, comedores y cachimbas de pescado fresco y camarón que compran directamente a los pescadores locales. El Poblado se encuentra en medio de dos flujos importantes, el caudal del Río y la circulación de la carretera. Es en esa frontera social y natural del ejido que se encuentra Entrecaminos.

En este tramo la autopista y la carretera libre se unifican y se convierten en una recta que

³⁸ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Censo de Población y Vivienda. 2010.*

³⁹ Ninguna de las cachimbas tiene aire acondicionado, en el mejor de los casos cuentan con un ventilador.

mide cerca de dos kilómetros y medio para después separarse otra vez. La recta del camino comienza, si se mira de sur a norte, en una loma que va descendiendo hasta llegar a un llano. En la parte de la loma se encuentran dos comedores (cachimbas familiares). Después de esos dos restaurantes la pendiente continúa y no hay ningún local hasta que ésta termina, a unos 300 metros más adelante. Aún en este tramo de la pendiente la carretera está dividida en dos por el sentido de los carriles por un área ancha y verde.

Al terminar la pendiente, comienza, de ambos lados de la carretera, otra área de restaurantes (cachimbas) y otros servicios para los usuarios de la carretera, como tiendas, servicios mecánicos y llanteros (*vulcanizadoras*). Aquí el área verde que dividía los dos sentidos de la carretera termina y sólo los divide una pequeña barrera de protección; al mismo tiempo, junto al camino se abre un amplio acotamiento, de unos 20 metros, que sirve de estacionamiento y bahía para estacionar los camiones y así poder acceder a los locales. A causa de esto el campo de visión es amplio, queda a la vista un gran llano, que tiene en el centro la carretera y a los costados los locales comerciales. En el sentido de sur a norte. Encontramos primero la cachimba “Los abedules” y frente a ésta “Los abedules 2” cuyas dueñas son madre e hija respectivamente. Luego siguen una vulcanizadora y otros establecimientos abandonados.

Unos 200 metros más adelante, continúa la cachimba de Doña Isabel, que tiene una gran pintura en el muro que dice “Comedor Rubi”, en honor a su hija. A un lado de este establecimiento sigue la Cachimba de Tina y después una capilla, que según Miguel es la capilla del Rancho. Entre la capilla y la cachimba de Tina hay un gran letrero de madera que dice “Llantera 24 hrs”. Debajo de este hay dos *pickups* con unas compresoras de aire en la caja. Estas son vulcanizadoras móviles que cubren la zona y pueden desplazarse varios kilómetros para acudir a reparar una llanta. Pasando la capilla, se encuentran dos comedores de paso y después la cachimba de Bety. Del otro lado hay menos cachimbas, sólo dos. Hay además un *súper*, dos vulcanizadoras y dos restaurantes. Más adelante, un poco más al norte, cuándo la carretera se vuelve abrir en dos, por la carretera libre se encuentran otros restaurantes y otra cachimba. Ésta es de una de las primeras cachimbas en esta zona, la estableció Bety. Se encontraba en el edificio que ahora ocupa Los Abedules. Por la de autopista de cuota, hay un señor que colocó un pequeño comedor, pero que es constantemente asediado por los trabajadores de la carretera, quienes le recuerdan que no es posi-

ble establecerse en la autopista.⁴⁰

Es interesante ver el movimiento de los camiones en este punto del camino. Ya que la mayor parte del tiempo es posible ver camiones estacionados en el acotamiento, indicando que los choferes o están reparando algo o están comiendo o descansando en alguna de las cachimbas. Pero el movimiento varía según los horarios. En las mañana los acotamientos están llenos y los tráilers estacionados a un lado del camino pueden llegar a ser decenas.



Tráilers estacionados afuera de las cachimbas de Entrecaminos. Fuente: *Google maps*.

El otro horario intenso, aún más que el del día, es en la madrugada. En esas horas los camiones en sí no se ven, se ven sus luces y las de sus cajas y sus tractores estacionados en ambos lados del camino. En la noche, de lejos, sólo se ven las entradas iluminadas de los restaurantes y cientos de focos fijos e intermitentes pero inmóviles que flotan en la oscuridad. Los camioneros aguardan la noche, buscan fuerzas y ánimos en estos lugares, y se juntan con sus compañeros en busca de sonrisas, historias o café que les permita continuar su camino. La focos inmóviles e intermitentes a ambos lado del camino contrastan con los que circulan veloces por la carretera.

⁴⁰ En general, los comercios informales no pueden establecerse en las autopistas o carreteras de cuota. Estos caminos responden a una lógica que intenta planificar y controlar los caminos beneficiando el movimiento rápido y constante de sus usuarios. Por ello, estos proyectos establecen exactamente en dónde es posible detenerse a satisfacer las necesidades además de establecer quiénes pueden dar ese servicio. Este es otro de los aspectos llamativo de Entrecaminos, muchos de los camioneros que *deben* transitar por las carreteras de cuota pueden visitar alguna cachimba ya que gran en gran parte de su ruta no las encontrarán. Pues en este tramo se junta la carretera libre y la de cuota y no tienen que desobedecer la ruta indicada por su empresa.

A partir de entender cómo se fueron agrupando estos lugares en Entrecaminos podríamos entender a grandes rasgos los procesos de nacimiento de establecimientos informales e irregulares a lo largo de las carreteras.

Aún es posible encontrar gente habitando la zona de cachimbas que vive ahí desde el tiempo en los ejidatarios poblaron estas tierras, hace unos 80 años. Todavía recuerdan cuándo comenzó la construcción de la carretera. Durante muchos años esta carretera era de terracería. Antes para ir al norte la carretera transitaba más cercana a la costa. Al construir el nuevo camino las vidas de los poblados que fueron atravesados por estas fueron transformadas drásticamente.

En aquel entonces, cuando la tierra, y no el asfalto, cubría el camino, el flujo de vehículos y camiones era mucho menos denso y se desplazaba a velocidades que ahora serían desesperantes. La distancia era la misma pero todo era más lejano. Don Miguel, el padre del dueño del restaurante donde me alojé, vive aquí desde que la carretera era de terracería. Las tierras que le asignaron como ejidatario colindan con la carretera. Por ello su hijo construyó un restaurante para servicio de los camioneros. Don Miguel nació llegó a estas tierras junto con su madre en el año 44, cuando tenía 10 años. Poco después, en los años 50 comenzaron la pavimentación de la carretera. Antes de eso todo era polvo y transitaban los camiones de carga que llamaban *los tropicales*. Él cuenta que desde el momento que se instauró la carretera se instalaron *ramadas* que vendían alimentos para los viajeros. Estos comercios tenían el mismo principio de satisfacer las necesidades pero no tenían las mismas dinámicas que las cachimbas. Acompañadas de estas ramadas, en los años setenta, se construyó un gran restaurante carretero que años después cerró, aún es posible visitar las ruinas ya cubiertas por la maleza. Finalmente, fue hasta la mitad de la década del 2000 que las cachimbas que se encuentran en la actualidad comenzaron a emerger.

Desde un inicio, la construcción de carreteras han sido la base y el símbolo del proyecto “desarrollo nacional”, junto al crecimiento de carreteras también se ha incrementado el flujo de vehículos, como parte de un proyecto económico y político que va en detrimento de otros medios de transporte, como el ferrocarril (Castro Ibarra: 2013). Es a partir del crecimiento de la densidad vehicular que el cruce ofreció una veta en la cual pobladores de pueblos cercanos, en su mayoría mujeres, se acercaron a erigir establecimientos que satisficieran las necesidades de los usuarios de la carretera. Pero fue hasta hace 10 años que las cachimbas actuales surgieron. Doña Paty comenta:

Tenemos 8 años aquí. Lo que pasa es que mi hija tenía ya uno [comedor/cachimba] en otro lado, más al norte, por la carretera libre. Como ella era mamá soltera, tenía que trabajar con su niño. Entonces como nosotros íbamos a a la capital para llevar a mi esposo al doctor yo le comenté a ella: oye hija, ahí en Entrecaminos, he visto casas solas. Estaría bueno que te fueras para trabajar para allá. Y me dijo, pues sí a ti te gustó, vamos, vamos a ver que... y yo llegué con un señor a preguntarle, al señor de *Los Abedules*,⁴¹ el dueño de ahí. Porque la señora renta, y le dije oiga, vengo a buscar a los dueños de ahí. Pero del otro restaurante, del que está enfrente. Y me dijo ¿para qué los quiere? Y le dije, quiero ver si me rentan ahí. Quiero poner un *restaurancito*, y me dijo, pues si quiere yo le rento. Y ya él me rentó ahí. Pero duramos poquito tiempo porque el señor tiene un carácter bien difícil. Nada más duramos como un año. Y al año que lo aclientamos, nos lo quitó y nos fuimos enfrente, del otro lado de la carretera. Nos costó trabajo contactar al dueño porque el señor es marino. Trabaja en la marina. Él sí nos rentó. Ahí donde te digo que ahí habían hasta Iguanas porque estaba sólo, abandonado, había un cochinerero. Y nosotros fuimos limpiando y ya, ahí nos quedamos. Nos dejó como siete años ahí. El señor nos vendía pero no le pudimos comprar. Nos tuvimos que salir de ahí. Pero sí te digo que estaba bien solo.

A pesar de que siempre existieron comercios que satisfacían las necesidades de los camioneros, fue hasta hace unos diez años que comenzó un nuevo proceso de instauración de comercios dedicados exclusivamente para los camioneros. Estos lugares ya tienen las características que los hacen tan llamativos para estos trabajadores; la disponibilidad de 24 horas, la venta de comida y café y la presencia de las mujeres trabajadoras. En esta década se ha dado una efervescencia de comercios carreteros. Estos comercios han proliferado a partir del crecimiento del flujo de vehículos. Es posible tomar en cuenta ciertas variables que podrían explicar en parte este incremento; por un lado la cercanía con la carretera, estos lugares fueron brotando de a poco al borde de la carretera en el momento que la gente que vivía a los alrededores podía observar la gran demanda de servicios. Por otro lado, al saber que gran parte de las trabajadoras de estos lugares provienen de zonas agrícolas y que la situación del campo en los últimas décadas se ha precarizado, expulsando a miles de personas a las ciudades, creemos que en la búsqueda de nuevas formas de subsistencia estas personas encontraron en las *cachimbas* un oficio fértil. Si bien estos lugares no tenían nada de novedosos, pues ya existían cachimbas a lo largo del país, se pudieron erigir sobre proce-

⁴¹ En ese tiempo *Los Abedules* no existían, sólo estaba el inmueble abandonado donde ahora está esa cachimba.

tos de precarización de la economía agrícola de la región.⁴² Además, si recordamos que la mayor parte de las mujeres que trabajan en las cachimbas son madres solteras⁴³ creemos no sólo son un nicho productivo para subsistir sino también una forma de vida en la que pudieron adecuar su estado sociocultural, como madres solteras con uno o dos hijos a los que mantener. En estos lugares han encontrado un espacio construido por iguales, que hasta cierto punto ellas dominan y que les proporciona sentido al vincularlas a una extensa red de relaciones (con otras trabajadoras y con camioneros). Es decir, de lo que estamos hablando aquí es que desde sus inicios la gente que llega a trabajar en las cachimbas no forma parte de un mero proceso económico sino que este se extiende a procesos socioculturales más amplios.

CACHIMBAS: LUGARES ANTROPOLÓGICOS

Ahora se realizará un análisis de las cachimbas como lugares antropológicos a partir de la recolección de rasgos compartidos que encontré en diferentes cachimbas de todo el país y que pude ligar a partir de mis observaciones en Entrecaminos. Al analizar los elementos que constituyen todo lugar antropológico se describen y definen las cachimbas desde otro plano que nos permite entender las relaciones que la gente establece con dicho espacio, su funcionamiento, dinámicas y configuraciones socio-culturales a través del espacio.

Las cachimbas, ante todo, son un lugar antropológico. Un lugar *producido* por mujeres trabajadoras que se organizan para hacerlo disponible, así como por la relación de estas con los camioneros. La dinámica de la organización laboral, las relaciones económicas, sociales y afectivas; el imaginario que se tiene de estos lugares crean una *atmósfera*, que entre otras cosas, es justamente uno de los elementos más característicos de su composición ya que poseen un alto potencial evocativo, emotivo y significativo lo que propicia un estrecho vínculo entre el lugar y sus visitantes y entre las personas que ahí se relacionan.

Abilio Vergara explica que “el lugar es un *espacio* que, circunscrito y demarcado, “contie-

⁴² Casi todas las trabajadoras de las cachimbas mencionan que como alternativa a ese trabajo tienen el trabajo agrícola, pero todos están de acuerdo que es una labor que no está bien remunerada y es demasiado dura.

⁴³ Este tema se abordará en el tercer capítulo, relativo a la organización de las cachimbas y la vida personal, laboral e íntima de sus trabajadoras.

ne” determinada singularidad *emosignificativa* y expresiva; es el espacio donde específicas prácticas humanas construyen el *lazo social*, (re)elaboran la memoria a través de la imaginación demarcándolos por el afecto y la significación” (2013: 35). Más adelante menciona sus propiedades: El lugar también brinda fronteras o delimitaciones que distinguen un adentro y un afuera, creando marcas físicas y simbólicas donde comienzan y finalizan las prácticas y las relaciones sociales de *ese* lugar. El lugar es también un posibilitador situado, un punto de referencia memorablemente proyectivo, depositario y crucero de códigos y posibilidades, de permanencia y cambio. Se demarca a través de límites físicos y/o simbólicos, posee un lenguaje específico (lingüístico, paraverbal, corporal, objetual, gráfico, sonoro, arquitectónico) y una fragmentación ocupada por una *diferencia-que-complementa* y actores estructurantes y estructurados que se relacionan a través de jerarquías variables, es a partir de orden jerárquico que se expresa la división social y sexual del trabajo y el ejercicio del poder. Además el lugar propicia y produce rutinas y formas ritualizadas de experiencia que (re)construyen la identidad, a través de los cuales se observan los diferentes grados de separación entre lo cotidiano y lo extraordinario así como sus funciones complementarias o antagonistas; condensa biografía e historia, mostrando al actor y su agencia; conforma a los grupos que integran este lugar a sus dinámicas culturales pero no elimina la irrupción de contradicciones y conflictos; es núcleo de redes que coexisten en las prácticas de sus actores, en sus desplazamientos y narrativas. A través de estas redes los actores formulan una experiencia diferenciada y una conceptualización de la espacialidad y la temporalidad, del *lugar* y del *territorio*, articulando, de forma diversa, instituciones y socialidad, tradición y modernidad e identidades e identificaciones (*ibid*).

A través de identificar estas particularidades en las cachimbas y en la manera en que los actores involucrados a estos espacios se relacionan con el lugar y con otros actores es posible obtener una descripción más detallada de los procesos culturales que giran alrededor de estos espacios. Estos lenguajes y elementos que componen el lugar son los que van creando un *ambiente* específico que se expresa a través de corporalidades, discursos, sonidos, atmósferas, objetos, jerarquías; de la organización espacial, la división sexual del trabajo y diversas rutinas.

Dentro de las cachimbas es posible encontrar diversos lenguajes a través del cual los sujetos se relacionan. Un *lenguaje articulado* permite nivelar a los actores del espacio integrándolos en el mismo mundo ya que éstas son inclusivas, implican a los actores y tienen un carácter singu-

lar que es producido de la diferente experiencia de cada uno de los visitantes o trabajadores de la cachimba. Además, si bien la distribución de poder a nivel interno, el género y la edad pueden diversificar relativamente los lenguajes, el lugar los caracteriza y uniforma haciendo complementaría la diferencia (*Ibid*: 50). Así, la manera específica en que se desarrollan los diálogos, las peticiones, las conversaciones, las bromas, integran a las dueñas de las cachimbas, a las trabajadoras y a los camioneros dentro del mismo ambiente. Para ello es necesario conocer el contexto ya que en las cachimbas el lenguaje puede adquirir diferentes formas, tonos, matices e intensidades. Existe una gama de posibles formas de comunicación hablada que tienen que ver con diversas variantes, como el grado de confianza entre las trabajadoras y los camioneros, por ejemplo. También los temas son condicionantes del lenguaje a utilizar (si el momento es solemne, de tristeza, alegría o coqueteo), por lo que cada asunto posee un lenguaje específico.

Por otra parte, en las cachimbas es posible encontrar un *lenguaje corporal* determinado a cada actor social y la relación que cada uno de ellos despliegue con los otros. Este lenguaje se expresa de diversas formas y conduce a iniciar cierta relación o a reproducirla. A cada relación social que se da en las cachimbas, ya sea entre operadores (amigos o no amigos) y entre éstos y el personal del lugar, le corresponde determinado lenguaje corporal. Así, compartir una mesa entre varios camioneros, excluyendo a las meseras; cuando una mesera atiende de pie y no se sienta a conversar con el camionero; cuando sí se sienta; cuando un camionero y una mesera se saluden con una mirada; cuándo se abrazan; o cuando una mesera alterna distintas mesas y conversaciones con múltiples camioneros son formas de relación que implican cierta forma de lenguaje corporal que significa la cercanía o la lejanía de una determinada relación y a la vez el tipo de relación amistad, compañerismo, noviazgo o solidaridad que existe entre los que participan en la interacción.

El dispositivo del lenguaje corporal es sumamente importante también como puerta para entablar o no cierta relación personal que trascienda la mera transacción económica. Cuando los camioneros son clientes esporádicos o eventuales las meseras se pueden acercar a ellos y tan sólo atenderlos de pie, tomar su orden y llevarle los alimentos o el café. Pero en ocasiones ellas se sientan a acompañarlos en la mesa. Cuando no existe la confianza entre ambos la mesera le pregunta al camionero si se puede sentar o ella se sienta si el camionero la invita a acompañarlo. Es probable que mientras ella lo acompaña él le invite algo. En algunas ocasiones es posible que el

camionero que aún no entra en confianza con el personal de la cachimba sea invitado a una mesa donde alguna de las meseras o la dueña de la cachimba estén sentadas. Este gesto puede ser sumamente relevante porque es a partir del cual un camionero puede establecer ciertos vínculos con el lugar y sea el motivo de sus siguientes visitas. Para la mesera, podría verse como una especie de cortesía que represente una posibilidad de recibir una buena propina, pero también a la larga significa que ese camionero podría volver buscándolo a *ella* lo que representa aún más propinas a futuro.⁴⁴ Y es que al construirse un *lugar*, es decir “el marco fundamental de la copresencia relacional, el cuerpo adquiere un protagonismo central: es la forma en que el actor, sujeto o *lugareño* define y expresa su ser, en consonancia con su *fachada personal* y el *medio* que él mismo y el lugar producen-proveen” (Vergara Figueroa: 2013, 51). Como la cachimba es un espacio que contiene diversas relaciones que además pueden ir cambiando, las dinámicas corporales que adquiere cada persona son distintas. En este espacio el cuerpo, a partir de la división sexual del trabajo adquiere una gran importancia como detonador y como organizador de las relaciones sociales. El rol de las meseras en dicho contexto adquiere ciertos significados a través de comportamientos que contrastan (pero que al mismo tiempo permiten un engranaje) con los roles corporales condicionados para los camioneros.

Por otro lado, “la sonoridad del ambiente es también un lenguaje en el que habla el lugar y le otorga “personalidad” (*Ibid.*; 55). Es común que en las cachimbas el ambiente sonoro sea variable y dinámico según los horarios ya que tiene que ver con la concurrencia del lugar y la personalidad de cierta cachimba. En algunas cachimbas, donde hay televisión hay horarios en que el sonido de una *telenovela* o una *película* llenan todo el espacio, interrumpido en ocasiones por las conversaciones o las risas de los visitantes. En otros horarios o en otras cachimbas, según el personal en turno, el espacio sonoro puede estar ocupado por la música emitida por un equipo de música. Esta música a veces es demasiado alta y acerca el ambiente de la cachimba a la de un bar, sobre todo si es de noche. Esta música invita a las meseras a cantar mientras hacen su trabajo ya que ellas seleccionan la música que les gusta. Incluso, cuando la cercanía entre los actores es tal y

⁴⁴ Esto desvanece la frágil línea que divide la mera transacción económica del involucramiento “personal” de ambos participantes, porque en tanto estas conversaciones e interacciones, en búsqueda de propina, por un lado, y de compañía, por otro, comprenden temas sumamente personales, deseos y experiencias, en su conjunto es sumamente sencillo que se pase de una esfera económica a otra subjetiva y afectiva. Estos temas se retomarán en el tercer y cuarto capítulo en donde se abordarán las cuestiones en relación a la subjetividad del personal de las cachimbas.

el ambiente que ocupa ese momento lo permite, las meseras pueden bailar con los camioneros. Escuchar la música que le gusta a las meseras les permite relajarse y hacer su trabajo con más ánimo.

Junto a estos sonidos, que son los que a veces predominan, pueden encontrarse otros sonidos constantes que también dan forma al lugar a través de su resonancia, como el trabajo en la cocina, los golpes de cazuelas, el cuchillo picando verduras, el golpeteo de platos y vasos; las conversaciones en las mesas, las risas o gritos y el rugido de los motores que pasan constantes por la carretera lo que nos recuerda que estamos en medio de un camino a cientos de kilómetros del hogar.

Los objetos que se encuentran en las cachimbas, facilitan la vinculación con el lugar, ya sea lugar de trabajo o de consumo. El conjunto de objetos aparece, así, como un soporte significativo del lugar (*Ibid.*; 57); *habitar* es “la capacidad de lograr una unidad espiritual entre los humanos y las cosas” (Harvey 2010: 32). Cada cachimba posee una configuración específica que es producida por los objetos, el personal, la arquitectura y los componentes ambientales (ruidos, música, olores, sensaciones), etc. Estos son los que le dan la personalidad y las distinguen de las otras, lo que permite que cada camionero encuentre la cachimba en la que se sienta cómodo. Pero estos conjuntos de objetos tienen la misma función y es que facilitan una conexión significativa entre las trabajadoras y su lugar de trabajo, por un lado y entre los camioneros y su lugar de consumo, por otro. Esta conexión es lo que, junto con otros elementos, los hará volver. Así podemos enunciar diversos elementos como cuadros decorativos, mesas, flores, altares, hamacas, ventiladores o macetas. Mary Douglas y Baron Isherwood (1990) argumentan que el significado de cada uno de los objetos se encuentra en relación con el conjunto de estos.

Otro aspecto importante es el *lenguaje arquitectónico* o la disposición del espacio. Cada cachimba es muy diferente, dentro de su carácter informal e improvisado todas se encuentran dentro de construcciones bien distintas, unas construidas poco a poco y precariamente; otras adaptadas de construcciones que antes poseían otra función. Las constricciones varían según dónde se encuentren y se intentan adaptar al clima de la región. En lugares tropicales y calurosos a veces son abiertas, sin paredes o híbridos de palapas y edificios de concreto. En lugares de frío, son cerradas, sean de madera o tabique, siempre en busca de brindar un refugio a sus visitantes. Buscan aislar lo más posible a los camioneros de frío, a veces en temperaturas bajo cero, como en

el caso de Chihuahua o Sonora.

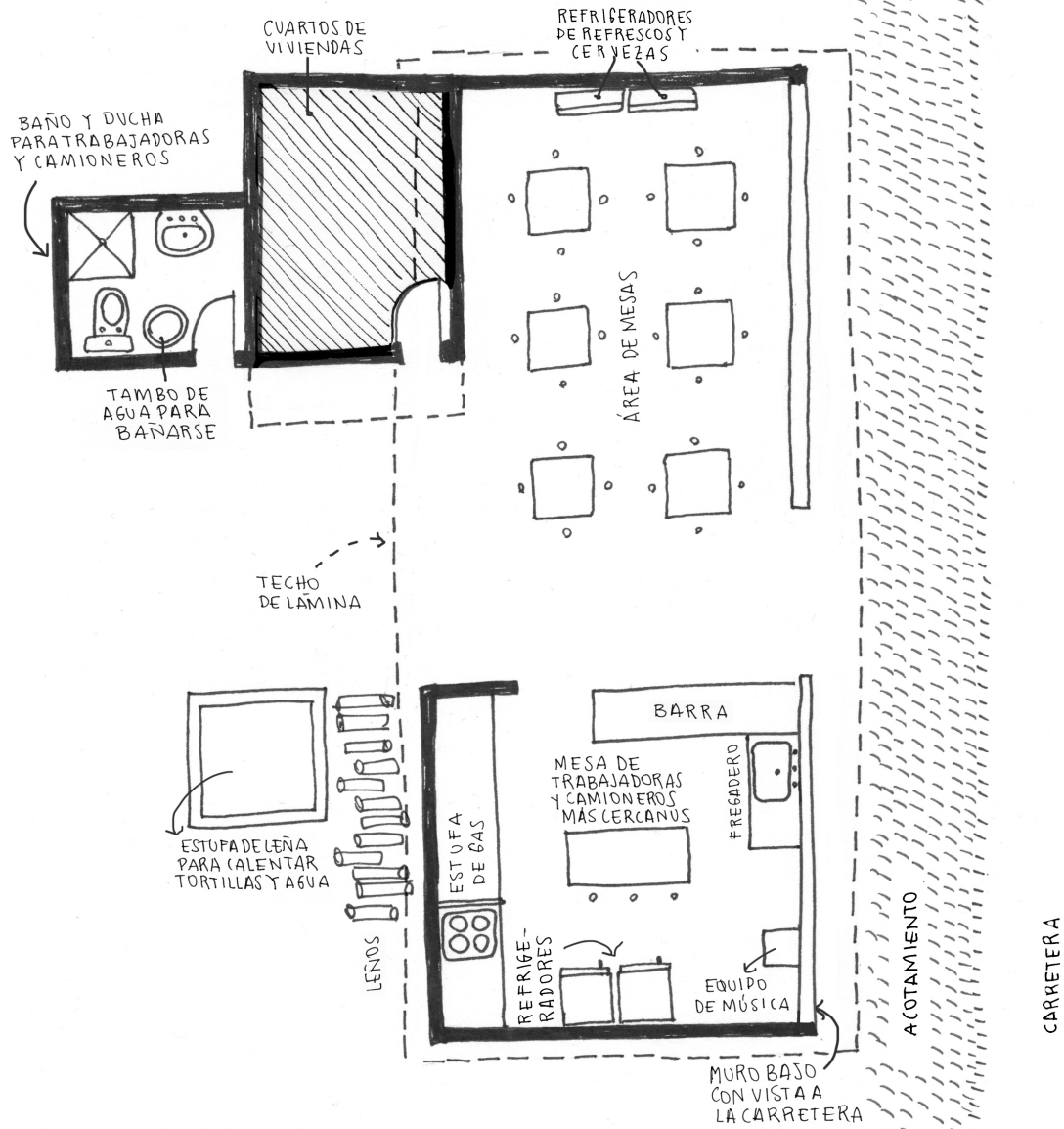
La disposición espacial dentro de las cachimbas es sencilla, constan de dos o tres zonas. Un espacio de mesas para los clientes y una cocina amplia donde trabajan un grupo de cocineras, dependiendo el tamaño de la cachimba (Ver esquema de cachimba más adelante). Puede existir una separación entre ambos espacios por medio de una barra; pueden estar en el mismo lugar o separado por un muro y conectados por una puerta. Estos espacios remarcan el papel que cada actor posee en la cachimba y la forma en que cada uno ocupa cada cual. Los espacios destinados a cada actor, pueden ser traspasados a partir de que la relación entre trabajadoras y camioneros se transforma. En algunas cachimbas la confianza y la amistad entre ambos se puede observar en el momento de que los camioneros comen y conversan en la cocina acompañando a las meseras y las cocineras.

Sin embargo, en general hay una disposición arquitectónica que es clara y respetada, reproduciendo los papeles de cada actor dentro de la cachimba. Esta construcción arquitectónica también es la materialización del ‘lugar-cachimba’ y lo que sostiene los elementos que componen el ambiente (sonido, objetos, lenguaje corporal, etc.) ya que es su continente material. Como los edificios donde se encuentran no están hechos para funcionar como restaurante, al mismo tiempo que la cachimba se va *aclientando*, muchas cachimbas construyen improvisadamente y de a poco otras habitaciones, como baños, regaderas, cuartos o áreas de mesas.⁴⁵

Al ser las cachimbas establecimientos que funcionan las 24 horas del día pueden encontrarse cuartos donde viven algunas trabajadoras. En general estos cuartos son ocupados por las dueñas⁴⁶ de la cachimba y su familia (hijos e hijas), y alguna otra trabajadora, como una familiar (primas o hermanas). Así se encuentra a un costado de la carretera un complejo de construcciones integrado por una edificación principal que contiene el espacio de las mesas y la cocina; otra que contiene uno o dos cuartos; un baño y el frente en dónde se estacionan los camiones de los consumidores. La cachimba es dinámica según el rol que se juegue en ella, pero puede transitar de ser lugar para la alimentación, a lugar de trabajo, descanso, aseo, sociabilidad o vivienda.

⁴⁵ Los baños muchas veces no tienen luz eléctrica o agua corriente; debe ser acarreada en tambos desde ríos o riachuelos cercanos.

⁴⁶ En este momento pongo en el mismo nivel a las dueñas y las trabajadoras asalariadas porque en general trabajan en las mismas labores. Es decir, a cierto nivel no hay mucha diferencia en el sentido que ambas cubren turnos completos y trabajan como meseras y cocineras. Las diferencias existentes serán tratadas en el tercer capítulo.



Esquema de una cachimba en donde se puede observar la disposición espacial y la integración de la vivienda y el lugar de trabajo. Esquema de José María Castro Ibarra.

La disposición arquitectónica busca y permite conjugar *función y significado*, conectados de forma peculiar según cada cultura (Vergara Figueroa, 2013) Estas construcciones organizan el espacio de los camioneros a partir del contraste entre el adentro y el afuera, permitiendo que las cachimbas brinden una oportunidad de transición de cierto estado a otro. Marcar el paso del trabajo al “no trabajo”,⁴⁷ de las relaciones laborales a las relaciones personales; la cachimba posee la capacidad de aislamiento. Es un refugio, un lugar de descanso fijo que puede ser encontrado en cada viaje. Por ello cada camionero elige las cachimbas, ese *adentro*, en contraste de ese *afuera*, la carretera, lugar de trabajo, peligro, cansancio y así adentrarse en un espacio familiar en donde se siente a gusto. Para las trabajadoras de las cachimbas, el *afuera*, la carretera, representa ese lugar de provisión, en el sentido que es a través de él que arriban los clientes y es el lugar que acarrea a los hombres con los que construirán vínculos importantes. Este flujo es siempre constante y cambiante al mismo tiempo, siempre arriban clientes nuevos, junto a los clientes más antiguos. Pero también hay un flujo que no se detiene y que ellas miran pasar. En ese sentido la mirada de los camioneros y el personal de las cachimbas es opuesta y complementaría, unos miran un punto de referencia, un puerto en donde se refugiarán, y las otras ven a otros *salir* y marcharse para dejar las mesas vacías en donde otros sentarán.

Pero junto a esto, la organización interna del espacio, de trabajo y consumo, también promueve y contiene una forma específica de relaciones. Los sectores espaciales que integran las cachimbas, en su función y significado, también contribuyen a un reforzamiento de los roles de género, del papel y del sentido de las construcciones masculinas y femeninas, y el papel que cada actor que asiste debe tomar. No tanto porque exista una diferencia entre trabajadoras y clientes sino porque casi en su totalidad, el personal de las cachimbas son madres solteras y los camioneros son hombres. Esto implica que la relación económica trascienda a otras relaciones específicas que implican un papel específico según los roles condicionados por el género y la división sexual del trabajo. El contenido sexual de las conversaciones, la manera en que los comensales le piden la comida, la forma en que las invitan a compartir la mesa, son algunas de las expresiones de estas relaciones de género que se ven reforzadas también por el espacio que ocupan en las cachimbas (cocina o área de mesas) y de qué forma lo ocupan.

⁴⁷ Como se verá más adelante esto no es tan claro en tanto que el camionero a pesar de encontrarse en un momento de aparente ocio o intimidad, su tiempo, así como el de las trabajadoras, sigue enmarcado en una relación laboral. Esto desdibuja la línea que separa el trabajo y lo personal, lo afectivo y lo económico.

Las rutinas en la cachimba también la caracterizan. Estas rutinas están demarcadas por las jornadas laborales de las trabajadoras, con duración de 12 horas, y por las necesidades cotidianas que también la dotan de un ritmo propio. La preparación de la comida, el abastecimiento de insumos, la noche y el día que marca una diferencia entre la cantidad de camioneros que se detienen y de sus formas de consumo. Estas rutinas condicionan las prácticas a través del espacio y el tiempo.

Los lenguajes que encontramos en las cachimbas, la disposición interna, la arquitectura, la relación de los actores con los objetos, las rutinas cotidianas y la sociabilidad que se despliega son los componentes que Lóic Wacquant (2006) destaca como una base para el entramado de prácticas, de una moralidad específica, de sentido y de una economía afectiva que permiten un orden individual y colectivo. Los individuos y la colectividad construyen el espacio al mismo tiempo que éste los condiciona a actuar y sentir de determinada manera.

2.

INFRAESTRUCTURA CARRETERA: CACHIMBAS COMO NODOS DE LA CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS

El estruendo que producen los motores de los vehículos que avanzan a grandes velocidades abraza las pequeñas e improvisadas construcciones que contienen a las cachimbas, alejadas de toda población; en medio de desiertos, selvas; en una montaña o a un costado del mar, pero siempre a borde del camino. Desde su interior las mujeres que trabajan ahí alzan la mirada y los miran pasar los vehículos para después continuar cocinando, conversando o sirviendo las mesas. Los zumbidos de éstos les recuerdan que viven a un lado del camino, son uno de los sonidos naturales de las cachimbas. Tan constantes que a veces uno se acostumbra y lo deja de percibir, pareciera un objeto más del establecimiento con el que sus visitantes y trabajadoras se relacionan de forma que parece tan evidente e imperceptible como la ropa que visten.

Pero es más envolvente el ambiente que ocupa el espacio, creado por melodías que emanan de alguna equipo de sonido, por los diálogos de alguna película o telenovela o de alguna conversación amistosa, llantos, risas, frases lascivas o gritos de alegría. Estos últimos son la materialización de la sustancia de un entramado tejido a lo largo y ancho del territorio nacional paralelamente a sus carreteras. Son el componente de la red que soporta una labor tan complicada como extenuante que realizan miles de trabajadores al conducir los camiones de carga que portan nuestra ropa, llenan nuestros refrigeradores o nos facilitan cualquier objeto que crea nuestro mundo cotidiano. Son los hilos que tejen una comunidad que gira en torno al traslado de mercancías, los camiones y la alimentación de sus choferes.

Es una atmósfera que atrae tenazmente a los camioneros porque en allá se reencuentran a ellos mismos. Cómo personas, como sujetos con nombre e identidad. Es la ruptura con el espacio de anonimato que es la carretera, la oposición entre el interior/exterior. Dentro de las cachimbas

se está en la carretera, pero a borde de ella. Es cuando el movimiento se detiene y se pisa tierra firme en un sitio donde se es reconocido, donde se sabe quién es, donde está la familia (extensa) y los amigos. Es la llamada de lo semejante; es sentirse en casa.

Como todo trabajador, para que los camioneros puedan desarrollar su labor cotidiana, necesitan de un entramado de relaciones y la producción de ciertas condiciones que hagan posible dicha labor. Dentro de estas condiciones encontramos su reproducción tanto material (necesidades físicas) como *emosignificativa* (afectiva), manteniéndolos saludables física y anímicamente. Pero para que su reproducción, es decir la producción de las condiciones necesarias de su trabajo, sea posible es necesario un trabajo que debe ser adecuado a la principal característica de su labor: la movilidad. Así la reproducción de la fuerza de trabajo de la industria del autotransporte parte de sus mismos hogares, con sus esposas, quienes mantienen su casa y se hacen cargo de sus hijos. Pero rápidamente se disgrega, junto con la red viaria, por todo el territorio nacional, a través de las cachimbas, restaurantes de paso y otros establecimientos que forman parte de la infraestructura carretera.

El tema que aquí nos ocupa son las cachimbas, establecimientos informales que ofrecen un espacio de descanso y encuentro, alimentación y familiaridad a los camioneros mexicanos y que al mismo tiempo son el lugar de trabajo y vida íntima de un numeroso grupo de madres solteras. Estos lugares son el escenario en que confluyen flujos codependientes que posee una lógica local altamente significativa pero que al mismo tiempo se conecta y sirve como soporte de procesos sociales y económicos mucho más amplios.

Es decir, las cachimbas no son fenómenos que brotan aleatoriamente, eventualmente y sin sentido. Su informalidad y relativa fragilidad no supone que aparezcan azarosamente o se encuentren aisladas de otros elementos de la economía y la sociedad, sino que al contrario, están estrechamente interconectadas dentro de un sistema mucho más amplio que pasa de lo local a lo global. Son parte de un *sistema de movilidad* que se alimenta mutuamente en el que a pesar de la posible subordinación (en tanto, el segundo posee mayor control y poder de transformar la realidades de los primeros), no quiere decir que sea independiente de estos; y que, al contrario, gran parte del poder que posee recae en su capacidad de conectarse y controlar estas realidades locales basándose en lo que producen, sean mercancías, fuerza de trabajo o afectos. Si perdiera esa hegemonía rápidamente se disolvería la red de interconexiones.

En este capítulo intentaremos comprender a qué responde la venta de alimentos, el coque-teo y el descanso que se da en las cachimbas entre camioneros y sus trabajadoras. Si bien es claro que la gente que interactúan dentro de las cachimbas adquiere diversos beneficios, es posible ubicar estos intercambios dentro de un sistema más amplio. No quiere decir que sean menos importantes, sino que es fundamental entender como las lógicas globales se interconectan con las locales; cómo las personas adquieren e inventan formas de respuesta a nuevas realidades producidas o condicionadas por contextos de escala mundial. Más aún, estas personas no sólo se adecuan a dichas realidades sino que las promueven, las impulsan y las reproducen.

*Los caminos*⁴⁸ son mucho más que asfalto, terrecería, sendas, trayectos, vialidades, vías ferroviarias o rutas marítimas. Los caminos son también quienes los construyen y los mantienen funcionando; son todas las cosas y las personas que hacen posibles los andares. Para que estas concreten sus itinerarios son indispensables muchas más cosas que una vía; la posibilidad de andar un camino no se limita a su materialidad. La sola vía no basta. Hace falta un entramado sumamente complejo de elementos, humanos y no humanos, que posibilite y materialice la movilidad. El papel que juegan estos elementos muchas veces se encuentra invisibilizado, escondido, desdeñado o relegado a terceros planos a pesar de que sin ellos los viajes no podrían concretarse. Además, es a través de su intervención que estos elementos se conectan y participan en procesos sociales y económicos mucho más amplios.

Si los espacios siempre han estado interconectados, lo que se pretende, entonces, es entender el espacio y las personas que se relacionan a través de él; comprender su interconexión, el cambio social, sus transformaciones y las articulaciones entre una realidad local con el capitalismo global. En ese sentido, en lugar de dar por sentada la autonomía de una comunidad originaria, se debe examinar el proceso cambiante como comunidad interconectada (Gupta y Ferguson 2008). Las cachimbas son en sí un producto de la articulación, ellas sólo tienen sentido en tanto articulaciones entre distintos grupos sociales y cruce de flujos; es decir, como parte importante de los *sistemas de movilidad*. Sin embargo, cómo se vio en el primer capítulo, la fuerza de trabajo que labora en las cachimbas proviene de poblaciones aledañas que antes estaban articuladas de otra forma, las cuales se vieron alteradas por el paso mismo de las carreteras; estas transformacio-

⁴⁸ En el sentido de rutas transitadas.

nes son productos de distintas interconexiones con una sociedad más amplia. Al mismo tiempo, insistir en observar la manera en que se distribuyen espacialmente las relaciones de poder (estructuras de clase y género), nos permite entender mucho mejor el proceso a través del cual un espacio adquiere una *identidad* específica como lugar (*Ibidem*). Lo que tenemos aquí son procesos sociales cuya base se construye a través de relaciones sociales que suceden en muchos lugares a la vez (Douglas e Isherwood, 1990: 18).

Las cachimbas, como realidades locales, se conectan a la circulación global de mercancías a través de la reproducción material y afectiva de la fuerza laboral del autotransporte de carga.⁴⁹ A partir de estas realidades, es inevitable reconocer la existencia de flujos que varían según intensidad y magnitud; que oscilan intermitentemente de lo regular a lo irregular, pero siempre constantes, fluctuando entre lo global y lo local, unificando y diluyendo la línea que separa ambas esferas.

Los procesos globales deben ser necesariamente abordados por la antropología, confrontándolos empíricamente con actores *situados* en territorios que desde ahí experimentan, interactúan y/o miran los flujos (Vergara, 2013: 11). A partir de esto, se hace necesario detenerse para entender la realidad que se produce a través de las interacciones entre los diversos flujos globales; en nuestro caso el producto del cruce entre camioneros y las trabajadoras de las cachimbas. Unos miran las cachimbas como puntos fijos que estructuran su percepción espacio-temporal; ellas, desde otra perspectiva, miran pasar desde sus restaurantes el desplazamiento cotidiano de sus clientes-amigos. Las cachimbas, como *nodos*, se articulan a los procesos globales de circulación de mercancías al ser parte de la *infraestructura carretera* que permite la circulación de los autotransportistas por la rutas terrestres de mercancías nacionales e internacionales.

Entender la dinámica de las cachimbas, como *nodos*, permite también comprender desde otro ángulo lo que por ahí pasa (personas u objetos); los flujos a gran escala y las formas en que éstos se materializan. Entender los lugares permite entender a los sujetos que pasan por ellos, independientemente de la intensidad del uso que le den, es decir, si *van de paso* o trabajan jornadas enteras en ellos. En la relación que cada actor tiene con el lugar lo que se proyectará es una forma

⁴⁹ La reproducción de la fuerza del trabajo del autotransporte de carga se reparte en diversas esferas; en este capítulo nos abocaremos a entender la participación en este aspecto de las mujeres que trabajan en las cachimbas; sin embargo, cabe destacar que esta labor es compartida por otros sectores y actores sociales como es la industria de restaurantes carreteros, así como las esposas y las familias de los camioneros que mantienen su hogar, educan a sus hijos y, cuando están en casa, los cuidan y alimentan.

de ser distinta, pero que a pesar de esta diversidad, permitirá distintos niveles de interrelación con los demás actores y con el mismo espacio; además de una creación diferente de las realidades colectivas de cada grupo de actores.

En este capítulo me abocaré a ubicar de qué forma se conectan las trabajadoras y sus cachimbas con el proceso de traslado de mercancías, el cual a su vez se encuentra enmarcado en procesos globales de circulación de bienes y de producción de valor. Esto permite observar como las prácticas transnacionales producen inflexiones locales discretas y específicas (Alvarez, 2005) que en muchas ocasiones contribuyen para su reproducción. A partir de éste panorama se abren un par de preguntas: ¿de qué forma están conectados los procesos locales que se dan en las cachimbas con el resto del entramado de la economía global?,⁵⁰ ¿qué lugar juegan las cachimbas y sus trabajadoras dentro de la circulación de mercancías?, ¿cómo es que estas participan dentro de la teoría del valor a nivel global?, y ¿forman estos espacios dispersos, pero interconectados, una *comunidad*?

INFRAESTRUCTURA Y NODOS CARRETEROS

Para analizar la conexión entre el desplazamiento cotidiano de los camioneros y la relación con los lugares y las personas que trabajan en las cachimbas satisfaciendo las más diversa gama de necesidades de los primeros, resulta conveniente abordar la dimensión de la *movilidad*,⁵¹ entendiéndola a través de los términos de *infraestructura* y *nodo*. A través de ellos podemos entender el lugar específico que ocupan las cachimbas y sus trabajadoras dentro de un proceso mucho más amplio que va más allá de la mera realidad local. Esto posibilita dimensionar en su justo tamaño el papel que juega este proceso local en la circulación global de mercancías. Al mismo tiempo, la dimensión de la movilidad será atravesada por los análisis en torno al género y el lugar de la afectividad como constructoras de relaciones sociales que permitan entender específicamente el caso de las cachimbas, sus dinámicas al interior y la forma que participan de procesos sociales de mayor envergadura. Es justamente a través de las afectividades, enmarcadas en cierta división sexual

⁵⁰ Para este trabajo, evito hablar de un entramado económico nacional en tanto que “ya no existen economías nacionales autónomas, sino una sola economía mundial” (Alba y Mathews, 2015: 29).

⁵¹ Véase la propuesta de *sistemas de movilidad* de John Urry (2007).

del trabajo, que podemos entender cómo es que logran colocarse en un sitio tan relevante dentro de la circulación de mercancías, a pesar de la informalidad y aparente espontaneidad de estos establecimientos.

La *movilidad* es un atributo inherente al ser humano el cual posee la capacidad de desplazarse y trasladar objetos de un lado a otro según diferentes necesidades y por diversas vías, esto hace que la movilidad también sea cualidad de las cosas.⁵² A lo largo de la historia de la humanidad han existido diversos tipos de movilidades las cuales responden a diferentes condicionantes, constituyendo un concepto que remite a un proceso históricamente determinado y condicionado por la sociedad en la cual se despliega.

Para que cualquier tipo de movilidad exista es necesaria la implementación de una *infraestructura* que posibilite la circulación de los agentes y los objetos. Por ejemplo, el proyecto de la llamada modernidad requirió de una infraestructura que permitiera una circulación masiva de mercancías y personas que posibilitara el abastecimiento del mercado de bienes; así como de la fuerza de trabajo a través grandes distancias y a tales velocidades como el mismo sistema económico lo requería para su reproducción.⁵³ La infraestructura es el soporte que sostiene, dirige y posibilita el desplazamiento de los medios de transporte en los que se desarrolla la movilidad de los agentes. Se construye a partir de un proyecto político-económico que favorece ciertos tipos de movilidad en detrimento de otros. Es posible concebir a los camioneros dentro de un tipo de movilidad y a las cachimbas como un elemento que forma parte de su infraestructura.

El término *infraestructura* “surgió de la necesidad de explicar las diversas formas de desplazarse de las personas, sus variados motivos, la cantidad y tipos de mercancías y objetos que cruzan las fronteras junto con ellas, y la presencia de los medios que utilizan para continuar con éstas prácticas.” (Sandoval, 2008: 41). Si bien, este concepto surgió en el contexto de los estudios migratorios y fronterizos trasciende a los mismos en la vertiente de los estudios transnacionales en tanto se enfoca en estudiar las actividades que vinculan lugares, objetos, instituciones y personas

⁵² En un primer momento se puede decir que este atributo es específico de los humanos, sin embargo, en el caso de la circulación de bienes e información es posible gracias a que los grupos humanos hacen uso de diferentes capacidades para que los primeros puedan circular. Por otra parte, Ramírez Velázquez (2009: 3) plantea dos posibles nociones del término *movilidad*: a) el de movilidad como proceso o cambio y b) el que refiere a la capacidad que tienen los agentes de permutar espacios según diferentes necesidades. Esta característica ha acompañado al ser humano a lo largo de su historia, así el humano desde sus orígenes hasta la actualidad puede ser caracterizado a través de las migraciones que le han permitido expandirse en el globo y colonizarlo.

⁵³ Cada sistema económico gestiona las distancias y velocidades del traslado de personas, información y objetos necesarias para su propia reproducción.

que se localizan en puntos geográficos distintos, dentro de un *espacio social*. Se entiende por espacio social a la relación posicional de personas, instituciones, objetos y prácticas sociales. Es un espacio unificado por vínculos sociales de diversos tipos. Lo que se pretende entender con el término infraestructura son las múltiples maneras de organización social que fomentan y facilitan los vínculos de diversos espacios físicos que pertenecen a un mismo espacio social pero que se encuentran en territorios distintos; es decir, estudia los procesos y las prácticas sociales de los constantes ires y venires. Como parte de la infraestructura del transporte por carretera, es posible concebir a las cachimbas como parte de una organización social que facilitan y estimula los flujos de personas y la circulación de objetos.

Efrén Sandoval (2008: 45) define la infraestructura como:

un medio o dispositivo para la movilidad de personas y la circulación de objetos. Estas movibilidades y circulaciones vinculan diferentes lugares, instituciones y personas en un mismo espacio social, que podemos llamar compartido. En este sentido, la mayoría de las infraestructuras son organizadas (voluntaria o involuntariamente) por actores sociales que interactúan en un mismo espacio social; son una manifestación de, y un medio para, las relaciones que constituyen el espacio social.

La infraestructura es la base de cualquier sistema de transporte; el esqueleto que dará forma a un cuerpo delimitado, coherente y predecible; un flujo. El desarrollo de las infraestructuras requiere de la implementación de elementos que posibiliten los flujos que tendrán lugar en las vías (caminos, vías ferroviarias, rutas marítimas, aeropuertos, etc). En consecuencia estos elementos no se reducen a las vías en donde se realiza el traslado, van mucho más allá. Son todo aquello que hace posible o estimula los desplazamientos. Es decir, la infraestructura no está integrada por elementos meramente físicos -carretera, aeropuerto o red férrea-, sino que incluye elementos también in-materiales como los vínculos y relaciones sociales.

Este posible componente -material o inmaterial- de la infraestructura es lo hace que la carretera y los puntos que la integran, se constituyan en un espacio social, como un todo, a pesar de estar desperdigados geográficamente. Entonces, el espacio social, entendido como la relación posicional de personas, instituciones, objetos y prácticas sociales, es definido no solo por los objetos, las personas o las instituciones, sino por las relaciones que las unifican (Sandoval, 2012). Los flujos de personas e información aparecen como el principal rasgo del espacio social, son ellos

los que le dan la solidez como fenómeno social (Urry, 2000). “En las infraestructuras suceden las prácticas (movilidades, flujos) espacios-temporales que constituyen el espacio social” (Sandoval, 2008: 45). Cabe destacar que dentro de las dinámicas del este espacio social, el desarrollo de los medios de comunicación y transporte juegan un papel fundamental en la integración espacial a través del reforzamiento de los vínculos sociales, la circulación de significados, mercancías e información (Castells, 1996; Castells *et al*, 2006; Harvey, 1998).

Sandoval (2008: 46), propone tres tipos de infraestructura posibles: a) físicas, b) institucionales y c) sociales. Los tres tipos de infraestructura se encuentran estrechamente relacionados por lo que en ciertas ocasiones resulta complicado hablar de una sin hacer referencia a la otra. Las infraestructuras físicas, explica, “son las que más se acercan a la sustancia del cual surgió el concepto mismo”; es decir, “los caminos, sendas, carreteras, puentes, vías aéreas, aeropuertos, líneas telefónicas, sistemas satelitales, estaciones y tecnologías destinadas a la comunicación y la transportación de personas, objetos, imágenes y mensajes.” Su principal característica es que son desarrolladas, construidas y gestionadas por gobiernos estatales; se han transformado con el tiempo, lo que evidencia una respuesta a las necesidades del incremento del flujo de mercancías y personas; repercutiendo en las transformaciones de las geografías regionales, en los lugares que se encuentran enmarcados por el espacio social y la manera en que se vive dentro de él.

En segunda instancia están las infraestructuras institucionales, que al mismo tiempo se dividen en tres: a) gubernamentales, b) empresariales y c) asociativas. Las primeras refieren a los acuerdos tomados por parte de los gobiernos para regular, fomentar o evitar los flujos y los vínculos entre lugares. Las del subtipo empresarial están “compuestas por aquellas empresas formales que, de manera directa o indirecta, sirven para que los flujos se realicen y los vínculos se concreten” (*Ibid.*, 47); hoteles, paraderos, tiendas departamentales, etc. Las del subtipo asociativo refieren a las que fomentan el vínculo entre personas e instituciones pero que no pertenecen ni al Estado ni son empresas; dentro de este orden encontramos algunas organizaciones de la sociedad civil o gremiales.

Por otro lado, las infraestructuras sociales se dividen en dos subtipos: a) actividades comerciales informales y b) sistemas de relaciones interpersonales. “Las actividades informales generalmente toman forma de comercios relacionados con el tránsito de personas y objetos, y prácticas de consumo”; dentro de éstas es común encontrar prácticas basadas en relaciones de con-

fianza y redes sociales. Los sistemas de relaciones interpersonales “facilitan o implican el flujo de objetos y desplazamientos de personas. Tanto la confianza como la obligación hacen que las relaciones permanezcan y los flujos se realicen; se trata, principalmente, de redes sociales y sistemas de intercambio” (*Ibid.*, 48).

En un trabajo posterior, Efrén Sandoval (2012) apunta que la infraestructura puede ser de dos tipos: *burocratizada* o *social*. Aquellas de tipo burocrático son las relacionadas con la infraestructura física, gubernamental, empresarial o asociativa; mientras que aquellas de tipo social remiten a las del parentesco y la confianza. Es en estas donde podemos localizar a las cachimbas. Las de tipo social son formas de organización que facilitan los flujos de personas y la circulación de los objetos (*Ibidem.* 2008) en una estructura social que se caracteriza por los flujos a gran escala.

De cualquier forma, estos tipos de infraestructura “no están destinados exclusivamente a los flujos dentro de redes sociales sino que van más allá, pues sirven a todos los niveles de vinculación relacionados, al mismo tiempo, con las prácticas cotidianas y las actividades de las instituciones de gobierno. Son, entonces, formas institucionalizadas (prácticas espacio-temporales) de vivir (practicar) el espacio social (*Ibid.*, 2008: 49).

La sociología de las movilidades, repasa Sandoval, sostiene que los flujos “están materialmente transformando ‘lo social como sociedad’ en ‘lo social como movilidad’” (Urry en Sandoval, 2008: 49) Si los flujos son el principal rasgo de las prácticas sociales que se soportan en el espacio social (Castells en *Ibidem*), este espacio social se mantiene sólido justamente por los comportamientos de los fluidos que lo sostienen (Urry en *Ibidem*).

Entonces, el concepto de infraestructura se justifica como una herramienta para abordar una realidad social que funciona a través de constantes flujos (*Ibidem*). Sin embargo creo que es necesario vislumbrar de manera horizontal esta realidad; es decir exhibiendo al mismo nivel las relaciones de poder, clase y género, a través de las dinámicas sociales que se despliegan en todo el espacio social.⁵⁴

⁵⁴ En el caso de las cachimbas, es necesario entender las relaciones de clase y género para poder entender sus dinámicas a profundidad.



Camiones estacionados en zona de cachimbas.
Foto: José María Castro Ibarra



Tráilers estacionados afuera de una cachimba.
Foto: José María Castro Ibarra

En resumen, el término infraestructura surge del entramado social que sostiene el desplazamiento de personas y objetos entre lugares distantes; describe y da nombre a ciertas formas de organización, prácticas, órdenes y tecnologías que son primordiales para la vida social, puesto que moldean el espacio social en donde tienen lugar, por medio del cual se reproducen (Sandoval, 2008: 50). Las infraestructuras permiten la constitución de mundos, pero como en el caso de las cachimbas, paradójicamente, algunos componentes de las infraestructuras se erigen como mundos en sí mismos.

Esto nos lleva a hablar en concreto de las cachimbas como parte de la infraestructura carretera. Puesto que para que el flujo de mercancías por carretera pueda ser llevado a cabo, es necesaria una infraestructura que posibilite los desplazamientos, que permita a las personas circular. La infraestructura es todo aquello que permite dicha movilidad, material e inmaterial. En el caso de las carreteras esta infraestructura puede estar conformada por: caminos, acotamientos, señalizaciones, gasolineras, GPS, vulcanizadoras, maquinaria de mantenimiento, reglamentos de tránsito, grúas, restaurantes, paraderos, baños públicos, cachimbas y las relaciones sociales que hacen disponible todos estos dispositivos; así como comedores, hoteles, camiones, señalizaciones, automóviles, mecánicos, choferes, empresas de transporte y los agentes que aplican las leyes para regular el tránsito. En el capitalismo contemporáneo, se ha desplegado un desarrollo sin precedentes de compleja infraestructura carretera⁵⁵ con la intención de que los vehículos circulen cada vez más veloces al evitar toda población; esto intenta responder a las necesidades de inmediatez del actual sistema económico de circulación de personas y mercancías.⁵⁶

Las cachimbas, a diferencia de otros elementos de la infraestructura carretera, se distinguen, entre otras cosas, en cuanto que ellas adquieren sentido sólo para los camioneros y no así para los demás usuarios de la red viaria. En sus itinerarios cotidianos, los camioneros mexicanos no sólo se detienen a comer en las cachimbas, sino que, como hemos visto, las relaciones que se establecen entre los camioneros que *van de paso* y el personal que *permanece* ahí trabajando, generalmente mujeres que cocinan y atienden las mesas, trascienden la mera transacción económica

⁵⁵ Esta implementación de infraestructura no es particular del capitalismo, toda organización social ha implementado la infraestructura necesaria para realizar sus flujos -económicos o sociales-; sin embargo, en la actualidad esta infraestructura atraviesa el orbe y está condicionada por complejos sistemas de redes económicas, sociales y políticos de índole global, así como de complejos procesos de desarrollo tecnológico.

⁵⁶ Toda innovación en cierta industria requiere ser sustentada en los demás sectores productivos de la economía así como de la población ocupada en ellos (Kautsky, 1977).

permitiendo un abanico de vínculos que pueden ir desde el amor hasta la prostitución; pasando por la solidaridad, la amistad o la mera compañía. Las cachimbas se constituyen como espacios de referencia que estructuran la percepción espacio-temporal en dónde se despliegan rituales que refuerzan los vínculos identitarios del gremio (Castro Ibarra, 2013). Así, el lugar de las cachimbas trasciende el papel que tenía originalmente como punto de la infraestructura carretera, el de venta de alimentos, transformándose en un lugar altamente significativo que configura mundos culturales, a partir de la interrelación de los camioneros y las meseras y cocineras que trabajan en ellas.

Respecto a la infraestructura carretera que existe en México se encuentra una combinación de infraestructura formal y otra construida improvisadamente en el día a día (como las cachimbas, vulcanizadoras y los talleres mecánicos) que proviene de procesos locales que experimentan, a partir de ensayo y error, y erigen gran parte de la infraestructura carretera. A pesar de su informalidad estos elementos participan de los procesos de circulación de mercancías. Esto no es una cuestión menor, forman parte de la producción de valor de los productos transportados; más aún en los tiempos globales donde parte del valor de los productos de las compañías depende de su presencia a nivel global y el nivel de accesibilidad de sus productos.

Es aquí donde se hace necesario entender que algunos elementos de la infraestructura, como las cachimbas, aparecen como *nodos*. Es decir no como elementos aislados sino agrupaciones de componentes, que conforman sistemas en sí mismos pero que son parte del entramado estructural que sostiene y reproduce los flujos. La noción de nodos nos permite dar el paso para entender la conexión entre una realidad *localizada* con otra de escala global. A partir de esto, se intenta entender cómo se conecta el trabajo realizado por un grupo de mujeres dispersas por todo el país que resulta indispensable para la industria del transporte y otras dimensiones de la economía nacional y global.

Dentro de la teoría de la informática y la comunicación los *nodos* son puntos de intersección y conexión o unión entre varios elementos que confluyen en un mismo lugar; es un punto donde dos o más componentes tienen una conexión común, son los soportes de la red. Si las carreteras constituyen una red, los nodos se interconectan entre ellos a través de esta. Si seguimos la analogía de la circulación de mercancías los nodos pueden ser de distintos tipos. Un nodo así es un cruce donde confluyen varios otros puntos para interrelacionarse, componiendo una estructura. Los nodos son posibilitadores y escenarios de vínculos sociales y comunicación; detonantes de la

movilidad, porque es gracias a estos que es posible acceder a otros nodos. Son elementos claves para construir estructuras dinámicas y de movilidad.

En el caso del espacio social integrado por los flujos de los camioneros y los nodos de las cachimbas se puede observar que el espacio no ha pasado a ser irrelevante sino más bien se ha reterritorializado (Gupta y Ferguson, 2008: 238). Al satisfacer las necesidades más variadas (alimentación, descanso y un lugar de sociabilidad), las cachimbas devienen parte de la infraestructura carretera nacional; siendo un elemento “informal” de la misma. Si tomamos en cuenta que la cultura no es algo localizado, sino que tiene que ver más con un conjunto de prácticas y relaciones sociales (*Ibid.*: 236) al encontrar las mismas dinámicas laborales y sociales, y al formar parte del mismo entramado social y cultural, las cachimbas son nodos, desperdigados por un vasto territorio, que, junto con los camioneros, integran una comunidad carretera, unificada a través de un espacio social (Castro Ibarra, 2015). “Al tener en cuenta que las nociones de localidad o comunidad remiten tanto a un espacio físicamente demarcado como cúmulos de interacción, podemos ver que lo que constituye una identidad de un lugar viene dado por la intersección entre su participación específica en un sistema de espacios jerárquicamente organizados y su construcción cultural como comunidad o localidad” (Gupta y Ferguson, 2008: 237). A partir de este supuesto, es posible entender que cada *localidad o comunidad*, está conectada de forma específica acorde a su realidad y su condición histórico-geográfica. Su articulación es también parte de su naturaleza y su personalidad. “Los flujos vinculan y hacen que las personas organizadas en red se identifiquen y tengan sentido de pertenencia a un mismo grupo, y compartan objetos, imágenes, formas de conducta y elementos identitarios” (Sandoval 2008: 49).

Las cachimbas aparecen entonces como una infraestructura informal que en primera instancia apunta a satisfacer ciertas necesidades, inicialmente de consumo material, pero son rápidamente trascendidas y propagan a otras esferas de la vida como la necesidad de hacerse de un lugar y de construir vínculos sociales y entramados afectivos. Dentro de las cachimbas son naturales las relaciones interpersonales de larga duración, los lazos de confianza y la creación de alianzas; el intercambio de dones⁵⁷ (Marcel Mauss, 2000) y los vínculos sociales de diversos tipos. Las

⁵⁷ Marcel Mauss (2000) indagó sobre el poder que tienen los objetos y ciertas acciones que funcionan como dones que deben de devolverse de una u otra forma. A través de esta dinámica es que se refuerzan los entramados sociales. En el caso de las cachimbas, existen diversos intercambios de objetos, favores y asistencia, por ejemplo, cuando se animan uno a otros o se ofrecen una serie de consejos de una parte a otra, los cuales pueden ser devueltos, días, meses o años después. A pesar de la distancia, o lo intermitente de las visitas, estas prácticas refuerzan el vínculo,

cachimbas como nodos, no sólo permiten el paso de flujos a través de ellas, sino que los alientan por medio de trabajo reproductivo y afectivo; enriqueciendo simbólica y psíquicamente su mundo. Al mismo tiempo estos espacios son mundos en sí mismos para sus trabajadoras y es a través de estos que ellas articulan simbólicamente su vida laboral y personal.

PROCESOS LOCALES INFORMALES QUE ALIMENTAN LA GLOBALIZACIÓN FORMAL

Al ubicar las cachimbas como un elemento de la infraestructura⁵⁸ que permite la circulación de mercancías, al contribuir en el proceso de reproducción material, psíquica y simbólica de la fuerza de trabajo que la hace posible, se puede entender la relación de éstas con el entramado de la globalización y los procesos de acumulación de capital. A través de esto es posible observar como las personas que participan de procesos locales producen sus propios significados condicionados por contextos de gran escala que no controlan, como nuevas formas de comercio, patrones de movilidad y nuevos sistemas de control social, que dirigen a las personas a elaborar estrategias de sobrevivencia y crear sus propias formas de identidad social (Alvarez, 2005).

Robert R. Alvarez menciona que “los fenómenos globales arrojan preguntas no sólo sobre el intercambio y la economía, sino también acerca de las respuestas a nivel local y las condiciones humanas relacionadas con la producción y la distribución” (*ibid.*: 112). Además, argumenta que los antropólogos y la mayoría de los científicos sociales conceden que las personas se encuentran de alguna forma u otra enganchados a actividades globales, visumbrando un repertorio infinito de respuestas frente a estas actividades sumamente atractivo.

Antes de analizar esta relación entre los procesos locales/globales; formales/informales; es necesario situar el trabajo reproductivo realizado en las cachimbas dentro de los procesos que agregan valor al capital. Una vez localizados estos procesos económicos locales dentro de la reproducción del sistema económico global es más factible entender la manera en qué se conectan

más aún cuando estas pueden hacerse a distancia a través del teléfono celular. En muchas ocasiones los camioneros llaman a sus amigas en las cachimbas cuando están conduciendo y tienen sueño para permanecer alertas; las trabajadoras en las cachimbas hacen lo mismo.

⁵⁸ Las cachimbas son, de forma empírica, un lugar, pero también son un elemento de una infraestructura, en tanto cualquier infraestructura que permite cualquier flujo de personas, objetos o información, se compone no sólo de lugares sino de objetos, informaciones, leyes, relaciones sociales, etc.

las esferas arriba mencionadas y qué dinámicas se despliegan de esta conexión.

La industria del autotransporte de mercancías está enmarcada directamente en los procesos económicos de producción y reproducción de capital; para reproducirse, el capitalismo necesita un consumo constante de las mercancías que produce, para ello requiere que el mercado de bienes sea abastecido continuamente. Los productos o las materias una vez convertidas en mercancías deben ser trasladados del lugar donde fueron producidas al sitio donde serán consumidas, lo cual constituye el proceso de distribución. Este proceso es el esqueleto del sistema económico, sin el cual, el circuito producción-circulación-consumo-producción no se podría completar. Carlos Marx (2006: 41) argumenta que “la producción es inmediatamente consumo, el consumo es inmediatamente producción”, pero sólo es posible por el *traslado* de lo producido a los lugares de su consumo. Este traslado supone un aumento del valor de las mercancías en tanto que su valor de uso exige su desplazamiento. Es a partir de esta interconexión de las fases que atraviesa el capital que existe la necesidad de que las mercancías circulen gracias a diversos modos de transporte. Este traslado tiene un papel dentro de la producción de plusvalía en tanto que adhieren valor a las mercancías: este incremento desde el proceso de transporte nace en el momento que éste es extensión del proceso de producción.

Uno de los factores principales de cualquier industria es el costo del producto elaborado; pero en el caso de lo autotransporte su funcionamiento no deriva en un producto, sino en un servicio, pero éste también origina un costo de producción. Todo esto implica un vínculo importante entre el capitalismo en general y los camioneros, ya que estos últimos, como fuerza de trabajo, aparecen como generadores de plusvalía, es decir que, agregan valor a las mercancías con la fuerza de trabajo que les imprimen, a partir de conducir un vehículo para transportarlas. Ruy Mauro Marini (2008: 276) explica que la reproducción del capital no se agota en la producción sino que comprende la distribución y la circulación, éstas, salvo algunas excepciones, “corresponden, en general, al trabajo improductivo, desde que no afectan el valor creado y no crean, pues, directamente plusvalía.” Marx por su parte establece “todos los gastos de circulación que responden simplemente a un cambio de forma de la mercancía no añaden a ésta ningún valor.” (Marx en Marini, 2008: 278) Sin embargo, la única excepción a dicha ley, en la que una actividad económica aparece como gastos de circulación y a la vez añade valor a la mercancía, es justamente en el caso del transporte en donde “el valor de uso de las cosas puede exigir su desplazamiento de lu-

gar y, por tanto, el proceso adicional de producción de la industria del transporte” (*Ibid.*; 277). Es a partir de éste caso, continúa Marini, que “se realiza una adición de valor que, como subraya Marx, se descompone necesariamente en reposición de salarios y creación de plusvalía” (Marx en Marini, 2008: 278). Es así que el transporte, concluye Marini, representa “una actividad productiva embutida en la circulación, y aquel que desempeña esa actividad es un trabajador productivo, al mismo título del que es objeto de estudio en el libro I, vale decir, el productor de valor de uso en el marco de un sistema de producción general de mercancías” (*Ibidem*). Así, el trabajo que realiza el autotransportista es una actividad productiva en cuanto supone un consumo directo de trabajo producido por los individuos que se desplazan en el caso del transporte de pasajeros o, en el caso de los operadores de camiones de carga, un aumento del valor de los bienes que se transportan de los lugares de producción a los de consumo.

Si tratamos de ampliar el panorama y extendemos este razonamiento para concebir el trabajo reproductivo-afectivo como proceso directamente conectado a la producción de valor, como ha formulado la crítica a Marx desde la teoría económica feminista,⁵⁹ es que podemos encontrar la conexión de las cachimbas y las mujeres trabajan en ellas, con los procesos globales de circulación de mercancías, que son objeto de nuestra investigación.

El eje que articula esta crítica es la afirmación de que el análisis que hizo Marx del capitalismo se caracteriza por su incapacidad de concebir el trabajo productor de valor de ninguna otra manera que no sea en la producción de mercancías, así como su consecuente omisión sobre la importancia del trabajo reproductivo-afectivo. Marx no toma en cuenta ningún otro trabajo, como la restauración física y emocional de su capacidad de trabajo (Federici, 2013).

Amaia Pérez Orozco (2014: 37) señala que el paradigma neoclásico de la economía adolece de profundos sesgos, “se construye sobre la ausencia de las mujeres, se niega relevancia económica a las esferas que se asocian con la feminidad (el ámbito de lo privado-doméstico, el hogar y los trabajos no remunerados) y se utiliza la experiencia masculina en los mercados para definir la normalidad.” Más adelante continúa “ni se mira la reproducción, ni se mira a las mujeres que sí están en el ámbito de producción, ni se intenta visualizar y explicar la desigualdad de género en ninguno de ellos.” Ante este panorama argumenta que, a pesar de la multiplicidad de enfoques, hay al menos tres distintivos de la economía feminista: “La ampliación de la noción de economía

⁵⁹ Sobre este tema véase Federici, 2013 y 2015; Morini 2014; y Pérez Orozco, 2014.

para incluir todos los procesos de aprovisionamiento social, pasen o no por los mercados; la introducción de las relaciones de género como un elemento constitutivo del sistema socio-económico [...] y la convicción de que el conocimiento es siempre un proceso social que sirve a objetivos políticos, de donde se deriva la explicitación de un compromiso feminista” (*Ibid.*, 44). Lo que esta mirada pretende es descubrir *el otro oculto*, es decir los procesos invisibilizados que también participan en la economía (reproducción, hogares, trabajo doméstico, cuidados, etc); se busca desplazar “el eje analítico desde los procesos de valorización de capital hacia los procesos de *sostenibilidad de la vida*, entendiendo la socioeconomía como un circuito integrado *producción-reproducción*, trabajo remunerado-trabajo no-remunerado, mercado-Estado-hogares” y comprender cómo las relaciones de poder se reconstruyen mediante el funcionamiento de estos procesos (*Ibid.*, 46-47).

Al develar este tipo de procesos económicos, -sean nuevos, sea que permanecían ocultos desde hace tiempo- pero que participan directamente de la reproducción del sistema económico, es posible ampliar el panorama sobre las fuentes que alimentan la acumulación de capital a nivel global. Para Federici, en un contexto de reestructuración de la reproducción de la economía global, la teoría marxista debe replantear la problemática de la reproducción desde una perspectiva planetaria.

Samir Amin (1985: 11) argumenta que las relaciones “entre las formaciones del mundo desarrollado (el centro) y las del mundo “subdesarrollado” (la periferia) se saldan mediante flujos de transferencias de valor que constituyen la esencia del problema de la acumulación en escala mundial. Cada vez que el modo de producción capitalista entra en relación con modos de producción precapitalistas a los que somete, se producen transferencias de valor de los últimos hacia el primero, de acuerdo con los mecanismo de la *acumulación primitiva*”. Este proceso implica, claramente, un traslado de valor desde procesos informales a los procesos económicos formales. Muy a menudo, “el sector “tradicional” está integrado también al mercado mundial (por ejemplo el campesino africano produce en el marco de una estructura “tradicional” productos destinados a la exportación...)” (*Ibid.*; 26). Los sectores que conforman la economía “subdesarrollada” son las prolongaciones de la economía desarrollada dominante (*Ibid.*: 28); es aquí donde la línea que separa los procesos informales y formales se comienza desdibujar. Más adelante, Amin (*Ibid.*: 33) concluye que “la teoría de la acumulación en escala mundial, que [...] es la teoría de las relacio-

nes entre el centro y la periferia, solo puede ser una teoría general. Es decir que no se puede situarse en el marco estrecho del modo de producción capitalista, porque debe situarse en el marco más amplio de la teoría de las transformaciones capitalistas.” El capitalismo se ha convertido en sistema mundial y no en una yuxtaposición de *capitalismos nacionales*, “de ahí la importancia de entender y ahondar en las características de sus transformaciones así como sus componentes y sus procesos de desarrollo y reproducción” (*ibid.*, 37).

En términos antropológicos lo que se presentan a partir de la efervescencia de estas dinámicas globales son:

“Nuevas lógicas de intercambio que provocan encuentros inusuales, por el momento, entre los lugares más singulares y las redes de circulaciones planetarias actúan sin que podamos identificar claramente las modalidades generales y coherentes de la articulación entre estos niveles territoriales, más bien hablando de manera a menudo alusiva de “mundialización” y de “redes transnacionales” (Tarrius, 2000: 39).

Estas relaciones se pueden observar en el carácter inmediato de los intercambios; en la escenificación de la cotidianidad; en la aparición de nuevas configuraciones sociales, contextos y composiciones territoriales que alojan estas formas comunes de la vida social. Es así que “élites profesionales internacionales contribuyen quizá a la construcción de nuevos espacios del movimiento, de la movilidad, pero de seguro poblaciones pobres, segregadas, participan activamente en esta evolución” (*Ibid.*; 39). De lo que se trata, pues, es de entender de qué manera se producen nuevas relaciones entre lo local y lo global y cómo se condicionan mutuamente.

Las cachimbas son espacios de interacción social contruidos por un grupo de mujeres; son informales al satisfacer las necesidades de los trabajadores de la industria del autotransporte, participan directamente en las actividades globales que ellos realizan. Esto quiere decir que un proceso “formal” de la economía, como es el traslado de mercancías por carretera, se sustenta en otro de tipo “informal”. Este tipo de situaciones son las que contribuyen a que en muchas ocasiones no se puedan distinguir. Por ello, Carlos Alba, Gustavo Lins Ribeiro y Gordon Mathews (2015) han construido la noción de *globalización desde abajo*. Su propuesta permite entender desde un ángulo sumamente interesante el tema que aquí nos compete; al analizar las relaciones y las dinámicas de interdependencia entre los procesos formales e informales de la economía global.

“La ‘globalización desde abajo’ es la globalización tal como la experimenta la mayoría de los habitantes del mundo. Se puede definir como el flujo transnacional de personas y bienes que implica sumas de dinero relativamente pequeñas y transacciones informales, a menudo cuasilegales o ilegales, frecuentemente relacionadas con el ‘mundo en desarrollo’, pero que, en realidad, son evidentes en todo el mundo” (Alba Vega y Mathews. 2015: 27). Dentro de un panorama mundial en que los procesos informales poseen una relevancia considerable, se debe desarrollar una metodología de tales realidades coherente a las dinámicas del sistema mundial, por ello, estos autores, proponen abordar la globalización desde abajo con la misma seriedad con la que se toma la globalización desde arriba; es decir, trazando y describiendo etnográficamente las dimensiones y las prácticas de la globalización desde abajo.

En principio, la dimensión ‘informal’ “expresa lo que esas actividades no son reguladas por las leyes de los Estados; por lo que, para exponer los principios positivos que organizan la economía informal, necesitamos saber más sobre lo que son. Su improbable ascenso a la dominación, vinculada a la privatización generalizada de los bienes y servicios públicos y a la captura de la política por las altas finanzas” (Hart, 2015: 20). Otro rasgo de la economía informal es el autoempleo. “Muchos analistas e instituciones han elaborado explicaciones sobre la economía informal y esbozado sus otros atributos: facilidad de acceso, apoyo de recursos locales, empresas de propiedad familiar, operación a pequeña escala, uso intensivo de mano de obra, tecnología adaptada, habilidades obtenidas fuera del sistema educativo formal y mercados no regulados.” (Alba Vega y Mathews, 2015: 29).

Al utilizar el término globalización desde abajo, se pretende explorar una noción más general de la que puede brindar el término de *economía informal*, puesto que refleja la imposibilidad de distinguir completamente entre los sectores formales e informales de la economía. Los actores dentro de la globalización desde abajo comparten los mismos fines que los que participan en los procesos formales de la economía: “buscan sobrevivir y hacerse ricos siguiendo las reglas del juego que los rodean, y muchos de los que trabajan en el mundo de la globalización desde abajo tienen poca idea, o ninguna, de que su mundo constituye algo como la ‘globalización desde abajo’ en oposición a la ‘globalización desde arriba’; su mundo, simplemente, es el mundo en el que deben sobrevivir y tratar de prosperar” (*Ibid.*: 38).

Pero justo es la imposibilidad de trazar la línea divisoria entre el proceso local y el global,

entre la economía formal y la informal, que se puede constatar que en realidad forman parte de un mismo sistema. Es decir que no son dos fuerzas paralelas sin que ambas participen de igual manera en la reproducción del sistema económico. Ambas esferas contribuyen directamente a reproducir dicho sistema, porque mantienen y aceleran el consumo, la producción y la distribución.

Hasta ahora se ha contribuido a visibilizar y localizar la manera en que el trabajo realizado en las cachimbas participa de los procesos que añaden valor a las mercancías, por lo que contribuyen a la reproducción del sistema económico, al ser parte importante de la reproducción de la fuerza de trabajo que conduce los vehículos necesarios para la circulación de mercancías. Al dimensionar la importancia que tiene el transporte de mercancías en una sociedad como la nuestra es posible entender el lugar que poseen las personas que contribuyen alimentan, cuidando y sirviendo a la fuerza de trabajo que hace dicha circulación posible. En el siguiente apartado se explica que esta conexión no está hecha al vuelo, sino que responde a una articulación de flujos, así como una división sexual del trabajo que organiza un sistema de movilidad que en concreto funciona como nodo de una red más amplia.

ESPACIOS DE ARTICULACIÓN DE FLUJOS

Si las realidades en las cachimbas aparecen en el momento en que un grupo de mujeres *produce un lugar* (literalmente. mediante la edificación de establecimientos comerciales, y antropológicamente, porque a partir de su trabajo generan un lugar significativo), permitiendo que dos o más flujos se conecten o se crucen, es entonces necesario entender, a su debida escala, la forma en que se posibilita dicha interconexión.

Es curioso que a pesar de su reciente establecimiento, las cachimbas de Entrecaminos (como si estuvieran ya condicionadas al emerger) compartan las dinámicas, la estructura y la organización de las cachimbas que se sitúan en toda la extensión de la red carretera nacional. Estas cachimbas se han ido construyendo una a una. Algunas han cerrado y en el edificio que las contenía han aparecido otras. Todas ellas son propiedad de mujeres oriundas de los poblados cercanos al cruce. Ellas solas, con amigas, hermanas, primas o madres, han levantado cada uno de estos establecimientos y lo mantienen abierto todos los días del año. Estas características son comparti-

das por las cachimbas a lo largo y ancho de la red viaria del país, la adquisición de las particularidades que comparten con las demás es posible gracias a la persistencia de flujos que homologan el espacio, las dinámicas, la forma de establecer vínculos, los gustos y los intereses. Estos flujos atraviesan diversos nodos que permiten que continúen circulando, es en estos nodos que flujos de diversas índoles y grupos sociales con distintas dinámicas sociales se articulan. Pero, ¿cómo es que funcionan estas articulaciones?

Es posible ubicar el fenómeno de las cachimbas como *hechos de la movilidad*, los que se sitúan dentro del *paradigma de la movilidad* (Tarrius, 2000; Urry, 2000 y 2007); en tanto que la realidad que tiene lugar en las cachimbas es producida por el flujo de camioneros que pasa cotidianamente por estos establecimientos y emerge de la interacción con sus trabajadoras. Estos camioneros mantienen vínculos afectivos en múltiples cachimbas de distintas latitudes; a su vez cada trabajadora mantiene diversos vínculos con múltiples camioneros que circulan por la red viaria del país. En tanto que estas dinámicas están enmarcadas dentro de un contexto cultural amplio como lo es el mundo de los camioneros, esto permite vislumbrar una red o comunidad que comparte una realidad *emosignificativa* (Vergara, 2013), así como una particular organización social y sexual del trabajo. Ver el fenómeno de las cachimbas desde esta perspectiva permitiría ver prácticas y dinámicas; concepciones espacio-temporales; comunidades multilocalizadas y articuladas a través de la circulación de los camioneros. Los hechos de movilidad (Tarrius, 2000) tienen que ver con las dialécticas de la identidad y de la alteridad que contribuyen sin disolverse a “relaciones más manifiestas” durante el encuentro entre los ‘de aquí’ y los ‘que vienen y pasan’.

John Urry (2007) explica que el paradigma de la movilidad examina como las relaciones sociales necesitan de movimientos de personas, objetos, informaciones e imágenes intermitentes y que se cruzan a través de la distancia. Este paradigma nos obliga a tratar este fenómeno a través de la organización económica, social y cultural y no sólo a través de los aspectos físicos del desplazamiento. La clave de todo es tratar la distancia como algo sumamente significativo, en donde la vida social supone una compleja mezcla de presencia y ausencia. Dentro de este paradigma es que se conectan diversas formas de viaje, transporte y comunicaciones, con las múltiples maneras en que la vida económica y social es performada y organizada a través del tiempo y en relación al espacio.

Dentro del paradigma de la movilidad es necesario entender el lugar que guardan los en-

tramados y la infraestructura que permite los flujos. Estos espacios han sido por diversos autores como por ejemplo, *zonas de contacto* (Pratt, 1991), *territorios circulatorios* (Tarrius, 2000) o *sistemas de movilidad* (Urry, 2007). A través de estas construcciones teóricas se pretenden entender la naturaleza y el comportamiento de los flujos así como del entramado que los crea o permite su reproducción. Además dan cuenta de que el planeta se estructura en gran medida por una multiplicidad de flujos y conexiones a distancia que estructuran gran parte del entramado social; organizan las percepciones espacio-temporales y condicionan muchas de las dinámicas cotidianas de la sociedad.

Si los flujos viajan sobre una compleja infraestructura que comprende una vasta gama de relaciones sociales y entramados de vínculos entre personas y objetos, estos tienen un alto potencial transgresor del orden social ya que “aglomeran y fraccionan a la vez las colectividades más ampliamente construidas históricamente [...], destruyen las tranquilas certezas que se establecieron a lo largo de los siglos a partir de las jerarquías locales, de los vínculos que parecen más auténticos con los valores del terruño, en suma del orden instituido de las identidades” (Tarrius, 2000: 39). El papel fundamental que juegan las ciencias socio-humanas frente a esta realidad es la de comprender de qué manera estos flujos producen nuevas relaciones sociales. Estas relaciones, argumenta Tarrius, se pueden observar “en el carácter inmediato de los intercambios, en la escenificación de la cotidianidad, pero aún, y al mismo tiempo, de nuevas configuraciones de los contextos, de los marcos, de las composiciones territoriales que alojan estas formas comunes de la vida social.” Se busca entender la “articulación entre trayectorias individuales más atípicas y destinos colectivos más inciertos, en los momentos y los lugares mismos donde se expresan las tensiones de lo social” (*Ibid.*; 40)

Las relaciones sociales envuelven diversas conexiones que se encuentran a distancia, más o menos rápidas, más o menos intensas y que más o menos implican movilidad. Todas las sociedades lidian con la distancia pero cada una lo hace de distintas maneras, estableciendo procesos interdependientes que incluyen varias formas de movilidad, estas interdependencias producen la vida social a través de la distancia produciendo y reproduciendo a cada instante sus contornos. Estas movi­lidades son: a) los distintos tipos de viajes *corporales* de las personas; b) el desplazamiento físico de los objetos; c) el viaje *imaginado* que se produce a través de las imágenes de lugares y personas que viajan; d) el viaje *virtual* en tiempo real; y e) el viaje *comunicativo* entre

persona y persona gracias a los medios de comunicación (Urry, 2000: 47).

Sin embargo, hay una advertencia. Para trabajar con el término de flujos, Mary Luise Pratt (2010) alerta que es necesario analizar con sumo cuidado algunas de las confusiones y evasiones provenientes de la metáfora de flujo. A pesar de estas dificultades, advierte, vale la pena conservarla. Estas dificultades son: 1) La metáfora del flujo no distingue un tipo de movimiento de otro; 2) neutraliza la cuestión de direccionalidad; 3) el flujo naturaliza, “facilita ignorar las políticas estatales, los acuerdos transnacionales y las instituciones estructuradas que crean estas posibilidades e imposibilidades de movimiento, particularmente el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, nuestro blancos acostumbrados” (*Ibid.*: 186); 4) el concepto de flujo anula la intervención y la intencionalidad humanas; 5) sugiere de forma perversa un proceso natural, que responde a la fuerza de gravedad y que automáticamente alcanzará un tranquilo equilibrio horizontal. El flujo no es un término neutro, sino que posee un valor positivo que se usa desconectado de cualquier dimensión ética.

Es posible entender los lugares de interconexión, como las cachimbas, entre grupos sociales de distintas maneras. Pratt (1991) utiliza el término *zona de contacto*, para referirse a los espacios sociales en donde las culturas se juntan, chocan y luchan entre ellas; la mayoría de las veces estos encuentros se dan en contextos de relaciones de poder altamente asimétricas como son el colonialismo, la esclavitud o la manera en que sus secuelas son vividas actualmente en muchas partes del mundo. Es decir, nos permite concebir de qué forma se dan los contactos entre diversas poblaciones; unas que viajan y otras que residen y/o trabajan. Se busca entender las dinámicas en las zonas de contactos, entre diferentes prácticas espaciales y temporales. “A través del encuentro entre diferentes poblaciones, surgen nuevas prácticas culturales y representaciones de identidad de parte de los sujetos que se encuentran en las posiciones subalternas dentro de las redes de fuerzas económicas y políticas” (Hirai, 2009: 93). Estos espacios de cruce se encuentran demasiado lejos de ser armónicos, se encuentran inmersos en conflictos, contradicciones y paradojas (Alvarez, 1995). Estos cruces de flujos tienen que ver con “la aparición más o menos estables y duraderas, en las cuales los criterios de identificación de los individuos, la jerarquía de las precedencias, son tributarias de las temporalidades, de las fluideces, de las movilidades y más precisamente de las capacidades circulatorias de cada uno” (Tarrus, 2000: 40). Estas dinámicas también se relacionan con la aparición de individuos aislados o agrupados, que improvisan, precisamente a partir

de sus experiencias de movilidad y de una mezcla o un pendular entre contextos culturales familiares y extraños.

Por su parte, Alain Tarrus propone la noción de *territorios circulatorios* para entender los comportamientos de las poblaciones móviles al ser reconocidos como fundacionales de nuevas legitimidades sociales. Tarrus explica que es necesario concebir nuevas nociones para pensar estas nuevas articulaciones; es decir, por un lado, “las estructuras en gestación de los espacios sociales y económicos mundiales, y por otra, los procesos de naturalización, en estos mismos espacios, de las iniciativas de poblaciones capaces de sacar provecho de su saber rebasar marcos, fronteras, de ‘volver sedentarios’ los lugares-naciones o sus unidades más restringidas” (*Ibid.*: 55).

Para Tarrus, la noción de territorio circulatorio apunta a la socialización de espacios a través de lógicas de movilidad. Las poblaciones móviles enganchan todos los lugares, recorridos por ellas mismas y otras que reconocen como cercanas, a una memoria colectiva. Así, “las articulaciones entre recorridos y etapas se describen como redes tanto tiempo como soportan movimientos de individuos que se reconocen en los momentos y los lugares de circulaciones” (*Ibid.*: 56). La expansión de estos territorios está estrechamente ligada a las solidaridades que los constituyen, a lugares de intercambio de alta densidad y diversidad; además de que generan nuevas configuraciones de convivencia que permiten circular mejor.⁶⁰ Estos espacios son espacios relativamente autónomos que soportan segmentaciones sociales y económicas originales, expresando jerarquías, usos espaciales y reconocimientos que dan fuerza y poder (*Ibidem*). Estos lugares y emplazamientos, soportes de la manifestación de articulaciones y las copresencias, deben describirse y concebirse como contextos, escenarios a veces: “toman sentido e introducen la comprensión de las mutaciones generales tributarias de estos amplios movimientos de colectivos humanos sólo en calidad de testigos y soportes de los movimientos” (*Ibid.*: 58).

A su vez, Urry construye la noción de *sistemas de movilidad*, esta noción aglutina gran parte de las propuestas que se habían hecho hasta ahora para abordar las movilidades, entre ellas las zonas de contacto de Pratt y los territorios circulatorios de Tarrus. Entiende de forma amplia las conexiones entre movilidades y sus intersecciones con determinadas infraestructuras de la vida social, es decir, los vínculos con los lugares, objetos y personas que permiten la continuidad

⁶⁰ Michel Maffesoli (2004: 71-71) apunta que “existe, en efecto, una misteriosa relación entre la vida errante y la comunidad” y que “el nomadismo implica formas de solidaridad concreta.”

y reproducción de los distintos flujos. No se debe perder de vista que los flujos involucran tensión, lucha y conflicto; una dialéctica de tecnologías y vida social; o complejas intersecciones de inmovilidades y movilidades, por lo que no existen flujos simple o puros (Urry, 2007).

A través del análisis de los *sistemas de movilidad* se pretende entender cómo y porqué las movilidades hacen tal diferencia dentro de las relaciones sociales. Estos sistemas son completamente significativos para las relaciones sociales con las que están implicados y envueltos. En estos sistemas que confluyen varias movilidades; sin embargo, el movimiento de cuerpos no es necesariamente más rápido y extenso que el de otros procesos globales. Es decir, que el grado de velocidad y el tamaño de las distancias recorridas por los cuerpos no son condicionantes para su inclusión en dichos sistemas (*Ibidem*). Dentro de esto es importante concebir los grados de inmovilidad en los que se relacionan ciertas personas. Urry subraya que muchas veces las personas son menos móviles que el dinero, los bienes o las ideas, y que en cierto sentido permanecen ‘nacionalizados’, dependientes de pasaportes, visas, residencias y cualificaciones (*Ibid.*: 10). Sin embargo, esto no excluye que estas colectividades no puedan estar enlazadas en distintos sistemas de movilidad en donde los flujos sean condicionantes de sus realidades.

Por lo general, las ciencias sociales, muestra Urry, se enfocan en las interacciones sociales, ignorando la resistencia de sistemas que proveen de cierta *infraestructura* de la vida social. “Estos sistemas *posibilitan* el movimiento de personas, ideas e información de un lugar a otro, de persona a persona y de evento a evento” (*Ibid.*: 10). Cada *intersección de movilidad* supone un sistema (de hecho existen tantos sistemas como intersecciones posibles). En la actualidad existe una acumulación de movimiento que es análoga a la acumulación del movimiento o circulación de capital repetitivo que es posibilitado por diversas interdependencias entre sistemas de movilidad. Estos sistemas posibilitan el movimiento; ya que proveen de ‘espacios de anticipación’; para que el viaje pueda ser realizado; para que los mensajes lleguen a su destino, y que las mercancías igualmente arriben (*Ibidem*). La consecuencia de esto es que estos sistemas permiten la predictibilidad y la posibilidad de repetición del desplazamiento eliminando en gran medida los riesgos.

En el mundo contemporáneo estos sistemas incluyen *tickets*, abastecimiento de petróleo, direcciones, seguridad, protocolos, situaciones de intercambios, sitios webs, muelles, transferencias de dinero, *tours*, almacenamiento de equipaje, control de tráfico aéreo, códigos de barras, puentes, tableros de horarios, vigilancia, etc. La historia de estos sistemas repetitivos es en efecto la historia de esos procesos por los cuales

se han ‘adueñado’ del mundo natural y lo ha hecho un sitio seguro, regulado y relativamente libre de riesgos. Así, está disponible para que las personas puedan moverse; y que puedan mover objetos, textos, dinero, agua, imágenes, estableciendo la forma en que la naturaleza se ha apaciguado. [...] Son productos de la historia humana... de la participación humana en la naturaleza (Urry, 2007: 13).

Característico de los sistemas contemporáneos de movilidad es que son cada vez más complejos debido a la heterogeneidad de los elementos que los componen. Por otro lado, estos sistemas cada vez son mucho más interdependientes entre sí, lo que se refleja en que los viajes individuales, fragmentos de comunicación, dependen de múltiples sistemas. Además, los sistemas cada vez son más dependientes de computadoras y *softwares*. Es por ello que se han vuelto frágiles en tanto son vulnerables a ‘accidentes regulares’, que ocurren cada cierto tiempo, debido a la naturaleza móvil de estos sistemas interdependientes (*Ibidem*).

El análisis de los sistemas de la movilidad, pues, va mucho más lejos que sólo investigar y entender los ‘movimientos en sí’, se debe mirar el sentido del movimiento dentro de la vida social. Dentro de estos sistemas de movilidad encontramos lo que Urry denomina, de forma similar a Tarrus, *espacios de movilidad*. Éstos son los almacenes completamente mundanos que mueven personas y objetos por todas partes. Las cachimbas por su lado y de manera casi artesanal forman parte de un amplio sistema de movilidad, son espacios de movilidad o tránsito, pero que permiten el arraigo, la identificación y la proliferación de vínculos sociales de larga duración. Vínculos duraderos, que cuando terminan permanecen como huella en la memoria y como capital social de las futuras relaciones de los actores que interactúan en estos espacios que existen a borde de carretera.

Sin embargo, las realidades que aparecen en el contexto de las cachimbas no se producen por el mero choque o cruce de flujos, residencias más o menos estables o pasos constantes, sino que es necesaria una dinámica que permita, facilite y promueva dichos encuentros y flujos repetitivos. ¿Qué es lo que se produce de estos encuentros? ¿Qué es lo que sucede dentro de estos espacios de flujos? ¿Cómo es que adquieren un papel tan relevante para la vida de los camioneros a pesar de la existencia de otros lugares que pretenden satisfacer las necesidades de estos trabajadores?

La clave que articula el sistema de movilidad, el *nodo* que nos compete -las cachimbas- está relacionada con la división sexual del trabajo, las relaciones de clase dentro de sistema eco-

nómico, las relaciones de género, el cuerpo y las relaciones afectivas. Esto es debido a que los encuentros entre flujos son siempre también travesías entre las jerarquías sociales. “Cualquier movilidad social, cultural, económica, *deja huella* en el espacio y en el tiempo; huella de los recorridos, de las mudanzas, de la apropiación territorial, de las instalaciones y desinstalaciones, de las frecuentaciones nuevas o repetidas” (Tarrius, 2000: 45).

La división sexual del trabajo, la particular relación de género y la vinculación con la necesidad de reproducir la circulación de mercancías son el esqueleto de las cachimbas, lo que las dota de *personalidad*, porque permiten la configuración coherente de un sistema, de este espacio de movilidad. Estas dinámicas son las que posibilitan y organizan las relaciones sociales que son las detonantes y las reproductoras de la interconexión, es lo que las convierte en el *nodo* del que hablé con anterioridad. La interconexión puede darse en distintos niveles y esferas de la vida. Desde las transacciones económicas hasta la creación de vínculos sociales estrechos que determinarán la vida personal, laboral y amorosa de las personas involucradas.

Las cachimbas son lugares de trabajo para un grupo de mujeres que se integran a la economía del país por vía de estos negocios, a menudo organizadas a través de redes familiares o de confianza. En la mayoría de los casos, estas mujeres trabajadoras (sean dueñas, meseras o cocineras) son madres solteras que encuentran, así, el sustento para sus familias. Aunque sea gracias a una serie de trabajos informales, estas trabajadoras se organizan para hacer funcionar los establecimientos a la orilla del camino, convirtiéndose en espacios que permiten una integración de esta fuerza de trabajo informal a la economía. Es decir, las cachimbas son un punto de engranaje entre dos grupos sociales; por un lado los camioneros y, por el otro, sus trabajadoras que colaboran en la reproducción de la fuerza de trabajo del autotransporte, conectando su labor con la circulación de mercancías que permite el abasto del mercado nacional.

Las cachimbas son un espacio de trabajo claramente feminizado, que se complementa con la contraparte masculina; el mundo de los camioneros. Ambos mundos están organizados a través de un universo simbólico que ha construido, mediante los roles de género determinados, una forma específica de división sexual del trabajo que se articula de forma específica. Es a través de esta concordancia, entre un grupo de obreros que buscan satisfacer ciertas necesidades (materiales o anímicas) y un grupo de mujeres trabajadoras que pueden satisfacerlas. En las cachimbas se da un cruce entre un ‘mundo masculinizado’ y otro ‘feminizado’. Ambos mundos se articulan a

través de cierta división sexual del trabajo y la necesidad de construir una infraestructura que reproduzca la circulación de mercancías. Lo interesante es que ambos mundos se extienden mucho más allá del mero espacio físico de las cachimbas. Para las mujeres trabajadoras de las cachimbas, parte importante de su mundo está circulando a grandes distancias, puntos dispersos y en movimiento por todo el territorio que son parte de los vínculos significativamente importantes de sus vidas. En el caso de los camioneros esto es a la inversa; para los camioneros sus relaciones interpersonales en las cachimbas se extienden a lo largo de las rutas por las que han trabajado.

La interconexión de flujos de personas, de viajes corporales, implica siempre el encuentro de cuerpos. “El viaje físico involucra cuerpos toscos, frágiles, de edad, de género y racializados” (Urry, 2007: 48). Esto quiere decir que no son puros o simples, que están siempre cargados de condicionantes sociales que guiarán las dinámicas de interacción. “Los viajes corporales implican movimientos y formas de placer y dolor. Estos cuerpos se *performan* entre sensaciones de otros y entre varios paisajes sensoriales. Los cuerpos no están fijos ni dados, envuelven *performances* con los que adquieren nociones de movimiento, naturaleza, sabor, deseo, experiencia en y a través del cuerpo.”

Estos cuerpos se encuentran insertos al mismo tiempo en dinámicas de género atravesadas por relaciones de poder. Los lugares que ocupan dentro de dichos entramados les dotan de sentido y de una cierta pauta que apunta a cómo debe comportarse cada cual. “En ciertos casos, el género puede poseer cierto significado que adquiere un cuerpo sexuado, que toma sentido en tanto se relaciona con otro significado opuesto.” Judith Butler afirma que el género puede ser visto como una relación o un conjunto de relaciones, nunca como atributo individual. El género sería entonces una relación entre “sujetos socialmente constituidos en contextos concretos” (Butler, 2001: 61).

A través de entender las dinámicas afectivas y de la división sexual del trabajo que se dan al interior de las cachimbas podremos entender cómo es que estos lugares se constituyen como *nodos carreteros*, lo que permite tener un lugar primordial en la reproducción material y simbólica de la fuerza de trabajo que transporta las mercancías para abastecer el mercado.

Entender que el cruce entre ambos mundos proviene de un cierto proceso económico-político como es el capitalismo actual no quiere decir que este se contenga ahí, si no que al contrario éste

permea todos los aspectos de la vida de las personas que se ven afectadas por él. “Cualesquiera que sean los avatares y los apetitos de los dispositivos económicos estatales que movilizan y desmovilizan hombres y capitales una colectividad de identidad profesional, comercial en el caso que nos interesa, puede generar un vínculo social movilizador de energías, facilitador de las circulaciones, que trasciende la dimensión estrictamente económica y política de las estrategias económicas ‘oficiales’ que nombramos ‘estatales’ para oponerlas mejor a las producciones de las redes nómadas” (Tarrius, 2000: 52).

Es decir, a partir de mirar la movilidad como una dimensión o una variable que configura las relaciones sociales es que podemos entrelazarla con otros elementos constituyentes como la construcción de los roles de género y las configuraciones emocionales (Calderón Rivera, 2012). Entender la *movilidad como una variable*, como una dimensión de análisis más, prioriza la movilidad frente a otras variables, pero no descarta sus conexiones, sino que busca entender estos cruces. Esto permite ampliar el panorama y vislumbrar otras perspectivas de los procesos culturales.

De lo que se trata es, pues, entender que existen dos grupos, uno que trabaja y reside en un lugar a un lado de la carretera, y otro que pasa cotidianamente como consumidor, amigo, amante, etc. Ambos se interconectan debido a su naturaleza opuesta y complementaria. Esto es así porque esta oposición permite que sus vidas sea interdependientes. Sin embargo, no es suficiente evidenciar su recíproca dependencia ni tampoco que el carácter móvil de los camioneros es lo único que se necesita para que las cachimbas funcionen como tales. Lo fundamental es plantear de qué están hechas y cómo se configuran las relaciones que permiten la conexión de ambos mundos. Es decir, la movilidad es el puro escenario que posibilita el encuentro y el engranaje, pero su materialidad está hecha de emociones, sentimientos, relaciones económicas y laborales, así como el lugar que está destinado tanto a los hombres, como a las mujeres en las dinámicas sociales. Estamos hablando de entender de qué forma se enganchan los procesos económicos a la vida cotidiana de las personas a sus deseos, afectos, sentimientos y vínculos sociales; de “comprender la variedad de instituciones particulares de las cuales la mayoría de la gente experimenta la vida económica.” (Hart, 2015: 25) Sin embargo, estas realidades se ven muchas veces trascendidas y derivan en formas de vida altamente significativas y particulares.

Una vez visibilizados algunos de los procesos que participan aportando valor a las mercancías, y al localizar también el trabajo feminizado de las cachimbas dentro de los procesos pro-

ducción de valor, es necesario entender qué es lo que sucede al interior de las cachimbas, qué es lo que las convierte en un nodo.

En los tres capítulos restantes se analizará qué es lo que hace que una serie de establecimientos informales se enganchen de forma tan fuerte y concreta dentro de los procesos de circulación de mercancías. Es decir, ¿cómo es que -a pesar de existir otros espacios donde los camioneros pueden satisfacer gran parte de los elementos necesarios para realizar su trabajo- las cachimbas ocupan un lugar irremplazable? Para adelantar, podemos hablar de que este lugar es dado por la importancia de la dimensión afectiva que se teje alrededor de estos espacios.

3.

TRABAJADORAS A LA ORILLA DEL CAMINO

En la red de caminos de México existe una proliferación de pequeños comercios informales⁶¹ que a pesar de que sus rótulos los nombren de forma distinta, sus trabajadoras y sus clientes (en su mayoría camioneros) los conocen como *cachimbas*. Es posible encontrarlas en las afueras de las ciudades; aisladas en medio de desiertos, bosques o paisajes tropicales o en el centro de pequeñas poblaciones atravesadas por los caminos. Pero siempre disponibles a la orilla de la carretera. Sus trabajadoras, invariablemente, esperan a que hombres arriben en sus camiones y ocupen las mesas; que beban las tazas de café; que llenen los estómagos o que agoten todos los temas de conversación posibles, entre colegas o en compañía de ellas. Estos pequeños establecimientos, improvisados pero conectados a dinámicas globales de mercancías a través del servicio que dan a los camioneros son dirigidos por un ‘ejército’ de mujeres, la mayoría madres solteras, que trabajan día y noche ofreciendo todo lo que estos viajeros necesiten para llegar a sus destinos. Las características de sus trabajos son complejas; implican largas jornadas laborales que deben hacer confluir con el trabajo que hacen en casa, con sus hijos; no poseen prestaciones (pero el salario es mejor que el de los trabajos predestinados en sus lugares de origen); a menudo son estigmatizadas y al ser madres solteras y trabajar largas y arduas jornadas, llegan a desatender el cuidado de sus hijos o delegarles a los mismo, a pesar de su edad, parte de la responsabilidad del hogar.

Las cachimbas son uno de los epicentros del mundo cultural y social de los camioneros. Es un anclaje que contribuye de forma importante a la creación de un entramado simbólico que

⁶¹ En muchas ocasiones esta economía informal puede ser entendida con el nombre de *economía de rebusque* (Amaia Pérez Orozco, 2014). Ante la depreciación del salario real y la precarización de la economía resaltan diversas estrategias que nacen de lo local para la obtención de ingresos. Se regresa a sectores de empleos antes abandonados; se aceptan trabajos antes impensables; o a la invención de trabajos, en donde proliferan los *micro-empresarios* y las formas de autoempleo de emergencia, con remuneraciones inciertas. Se desarrollan *paraeconomías*, múltiples formas de subempleo, la *economía del rebusque*, que se asocian con la economía informal.

posee sus propios ritmos, tiempos y uso del espacio; dinámicas, formas de inteligibilidad, sociabilidad y subjetividad (Castro Ibarra, 2013). El uso de estos espacios y la sociabilidad que se despliega en los mismos está relacionada con un dispositivo ritual que genera identificación entre los camioneros, lo que posibilita el sentido de pertenencia a una comunidad carretera, dispersa e itinerante, integrada, entre otras figuras, por los camioneros y las trabajadoras de las cachimbas (Castro Ibarra, 2015).

Por ello, muchos camioneros, acuden a diario a las cachimbas a comer, descansar o visitar a distintas personas (colegas o trabajadoras de esos sitios) con las que entran diversos vínculos afectivos. Estas cachimbas pueden convertirse en *sus* cachimbas; en lugares de identificación y familiaridad. Frente a la amplia gama de cachimbas a la orilla de la carretera, cada camionero elegirá sus cachimbas predilectas, haciéndolas parte de su rutina cotidiana.⁶² Pero estos lugares no crecen aislados y de manera fortuita. Si no nos dejamos llevar por su apariencia, informalidad, rudimentaria construcción y la precaria condición de sus trabajadoras en realidad es posible constatar que estas cachimbas se conectan a procesos económicos de escala global. Poseen un lugar fundamental dentro de los elementos que posibilitan los flujos de mercancía a nivel nacional y mundial porque el trabajo de estas mujeres se conecta a la necesidad de alimentación, descanso y afectividad de los trabajadores del autotransporte.

Es en el marco de esta necesidad que se crean espacios de trabajo y oferta de servicios materiales y concretos por parte de las poblaciones que cercanas a las carreteras. Cómo un polo de atracción, la carretera ofrece un nicho económico importante que seduce a grandes cantidades de trabajadoras y trabajadores que encuentran formas de subsistencia entre el flujo de viajeros. Dada las características de la clientela de las cachimbas (sus perfiles y sus necesidades), estas se convierten en espacios de trabajo importantes para mujeres con cierto perfil.

La producción de estos lugares y los flujos que confluyen en ellos puede situarse dentro de un *sistema de movilidad* específico (Urry, 2007); es decir, las cachimbas conforman diversos *nodos* que permiten la reproducción de distintas circulaciones, de objetos, personas e información de distintas escalas. Lo que interesa aquí es entender, ¿qué posibilitan estos espacios? ¿Qué producen en concreto sus trabajadoras, tanto a nivel material como afectivo?, ¿cómo se organizan? ¿Cómo es posible que este proceso local e informal se enganche a procesos económicos de carác-

⁶² Para los camioneros, estos espacios son dispositivos ritual. Lugares de pertenencia y reforzamiento de lazos culturales e identitarios.

ter global? ¿Cómo se acoplan ambos modos de vida en el marco de este específico sistema de movilidad? ¿Quiénes son y de dónde vienen las mujeres de las cachimbas que propician dichos lugares de encuentro y de producción de sentido? Y, finalmente, ¿de qué forma contribuye el trabajo material y concreto de estas trabajadoras a la reproducción del flujo de camioneros que abastece de bienes al mercado?

Aunque el trabajo reproductivo puede tener una parte concreta o material (que produce un lugar de descanso, alimentos, café o venta de fármacos) y otra afectiva, estos son inseparables. Sin embargo, por motivos metodológicos, intentaré presentarlos aisladamente: el trabajo reproductivo-material o concreto, que se abordará en este capítulo y el siguiente; y el trabajo reproductivo-afectivo que se trabajará en el capítulo 5.⁶³ Por lo tanto, en el presente capítulo se abordarán tanto el perfil y parte de la subjetividad como la forma de vida de las trabajadoras de las cachimbas, ambas enmarcadas en una determinada división sexual del trabajo que se engancha, a través de una determinada estructura afectiva,⁶⁴ a procesos económicos más amplios del capitalismo moderno a través del trabajo reproductivo-afectivo. Al producir las condiciones necesarias para su trabajo, las trabajadoras de las cachimbas conectan su vida (íntima y laboral) a la de los camioneros que acarrearán el flujo nacional y global de mercancías en México.

LAS TRABAJADORAS DE LAS CACHIMBAS Y LA DIVISIÓN SEXUAL DEL TRABAJO

Las trabajadoras de las cachimbas provienen de los pueblos cercanos, casi todas ellas son madres solteras (incluyendo mujeres divorciadas y viudas) y no poseen estudios posteriores a la primaria o secundaria. Salen de sus pueblos para trabajar en las cachimbas en busca de mejores oportunidades económicas, pero también para conocer otros mundos; a veces por necesidad, a veces cansadas de la cotidianidad, las restricciones familiares y sociales; de los condicionamientos y el panorama de vida en sus localidades rurales de origen. Si bien, en términos generales el trabajo en

⁶³ Por ejemplo, Silvia Federici (2013: 165) habla de “trabajo ‘reproductivo’ (en el que incluye el afectivo) en lugar de ‘afectivo’ a secas porque, en su carácter dominante, este último término describe solo una parte limitada del trabajo que requiere la reproducción de los seres humanos y elimina el potencial subversivo del concepto feminista de trabajo reproductivo.” Otras feministas hablan de esta contradicción como el conflicto *capital-vida*. Véase Amaia Pérez Orozco, 2014).

⁶⁴ Esta dimensión afectiva será abordada en el quinto capítulo.

las cachimbas es mejor pagado (si se suma el salario y las propinas) que los trabajos para los que estas mujeres están predestinadas en sus localidades de origen: el campo, las fábricas o el hogar. A menudo las cachimbas se conciben como una puerta a otros hombres distintos a los de sus pueblos; significan posibilidades de viajes u otros modos de vida.

Al aventurarse dentro de un espacio de flujos, estas mujeres construyen un mundo que se enganchan a la circulación de obreros del autotransporte. Pero no dejan del todo su mundo anterior, en algunos casos, vuelven todos los días para dormir y educar a sus hijos; en otros construyen su residencia en las mismas cachimbas, junto con sus compañeras o familiares, pero regresan intermitentemente a ver a su familia y a sus amigos en sus pueblos de origen. Ellas se encuentran repartidas en dos mundos sumamente distintos; los ritmos, las pautas, las interacciones y los espacios son disimiles, generando nuevas formas de ser y relacionarse. Ante todo, las cachimbas son lugares de encuentro, en donde flujos de trabajadores provenientes de mundos diversos se encuentran creando una realidad única; son lugares de multiculturalidad.

Hablar de las cachimbas no sólo es hablar de trabajo, es hablar de *cuerpo* y de roles reservados para cada género.⁶⁵ Desde sus inicios diversas corrientes del feminismo “han visto el concepto de *cuerpo* como una clave para comprender las raíces del dominio masculino y de la construcción de la identidad social femenina” (Federici, 2015: 31). Estas corrientes teóricas y políticas han demostrado que en muchos momentos de la historia de la humanidad y sobre todo en la sociedad capitalista “el *cuerpo* es para las mujeres lo que la fábrica es para los trabajadores asalariados varones: el principal terreno de su explotación y resistencia” (*Ibid*: 32).

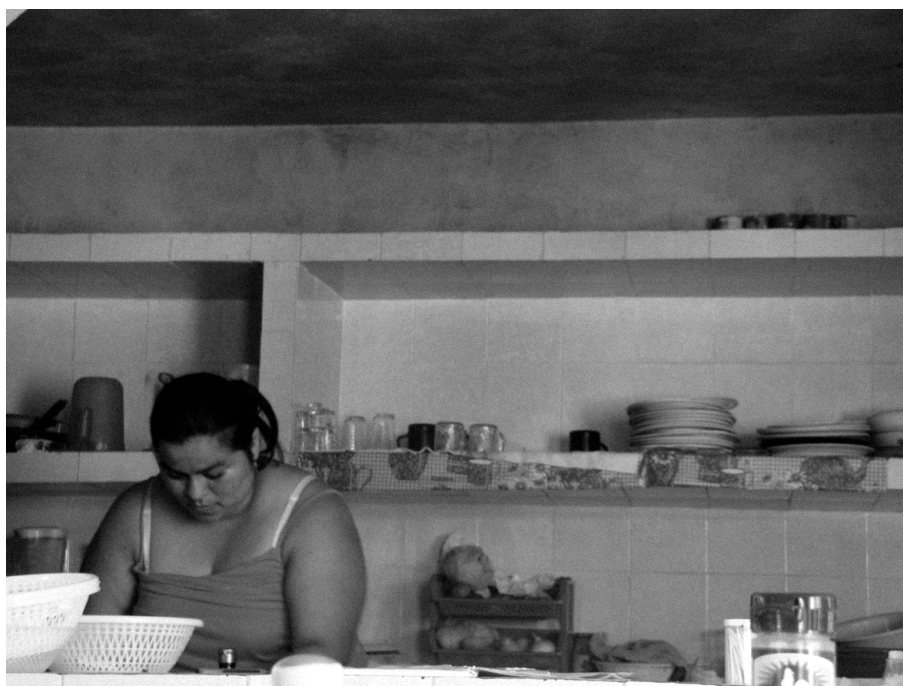
Las mujeres que devienen trabajadoras de las cachimbas entran a esta específica división sexual del trabajo a través de un *cuerpo de obra*.⁶⁶ “Sabemos que desde la sociología se reconoce

⁶⁵ La condición de mujeres (al cual se le adjudica un cuerpo biológico específico) las inserta en un entramado de relaciones de poder de género y clase, que a pesar de tener un trabajo asalariado, produce una realidad inseparable de lo que sucede fuera de las esferas “estrictamente” laborales. Selma James (2014), en su texto *Sexo, raza y clase*, comenta que justamente la estrategia de la lucha de clases feminista se basa en la mujer que trabaja en casa sin cobrar. Aun así, cuando las mujeres trabajan fuera de casa por un salario, el trabajo de producción y reproducción de la fuerza de trabajo que realiza merma su capacidad de organización y lucha, debido al gran peso y el debilitamiento a consecuencia realizar ambas labores. Además, la remuneración del trabajo asalariado fuera de casa, debido a la estructura salarial, es bajo y aun así, en cualquier caso, la mujer permanece definida como objeto sexual del hombre, “porque mientras la mayoría de las mujeres sean amas de casa, cuya función consiste en reproducir la fuerza de trabajo y ser objeto sexual de varones, ninguna mujer podrá escapar de tal identidad.”

⁶⁶ *Cuerpo de obra*, como expansión de la noción de *mano de obra*. siguiendo la propuesta de Nancy Wence para analizar algunas situaciones que se dan en los espacios de trabajo de las personas empleadas en los trabajos de cuidados.



Trabajadora de cachimba, en una cachimba hogareña.
Foto: Daniel 'Fantasma' Valencia



Trabajadora preparando alimentos. Foto: José María Castro Ibarra

al cuerpo como parte del trabajo, incluso en conceptos como ‘oficios corporales’ con el que Wacquant analiza el boxeo, entre otros” (Wence: 2015: 223).

Para estas mujeres, el cuerpo y su condición de soltería, es decir, candidatas para cierta relación amorosa, les permite acoplarse fácilmente a un sistema heterosexual en el cuál pueden ejercer un trabajo de manufactura de alimentos, limpieza y atención personalizada de los clientes, a tal grado de interactuar con ellos e involucrarse íntimamente. Esta conexión de roles de género en específico posibilita una atmósfera familiar y de identificación de los camioneros con el lugar y el mundo sociocultural que se produce a partir de él, de tal forma que se despliega un entramado simbólico que se articula al mundo laboral y familiar del camionero. A partir de esta conexión se cierra un círculo; se conjugan vidas laborales, familiares y sociales-afectivas en el camino. Al mismo tiempo, se reproducen roles y estereotipos de género asimétricas que reproducen formas de control y se relega a estas mujeres a una posición subsumida a la acumulación del capital puesto que trabajan para la reproducción de la fuerza de trabajo de los camioneros.

De lo que se habla también es entonces de un cuerpo sexuado que adquiere *valor* dentro de un sistema heteropatriarcal; en muchos casos, el objetivo final del intento mutuo de establecer una relación más cercana entre camionero y trabajadora es la construcción de una relación amorosa, sea duradera, sea furtiva o de un encuentro sexual sin más. Aunque lo que sucede en las cachimbas se distancia mucho de un trabajo sexual convencional, esto habla también de que las trabajadoras de las cachimbas pueden verse como sujetos de un mercado desperdigado por toda la carretera en el que los trabajadores del autotransporte (hombres que pasan la mayor parte del tiempo a solas en sus cabinas y alejados de sus hogares) encuentran una posibilidad de hallar compañía femenina, sea del tipo que sea. La gama de vínculos es diversa: amistosos, solidarios, seudoparentales, idílicos o sexuales. Según su personalidad, sus preferencias y sus inquietudes, cada camionero irá construyendo vínculos afectivos con diversas trabajadoras.

Por otra parte, este cuerpo de obra se debe pensar dentro de una determinada división sexual del trabajo.⁶⁷ Existen papeles que son delegados a los individuos a partir de la forma en que

⁶⁷ Durante mi trabajo no entrevisté ninguna camionera, tampoco me cruce con alguna camionera, ni en la carretera ni en las cachimbas. Después de la publicación de mi investigación anterior (Castro Ibarra, 2013), conocí algunas camioneras. Incluso una de ellas lo presentó en una ocasión, es decir, que las mujeres desempeñan esta labor. Sin embargo, claramente estamos frente a un trabajo masculinizado. Por otro lado, en las cachimbas todos los hombres que pude encontrar no realizaban las mismas labores que las mujeres, sino que en el caso de que hubiera varones, estos se vinculaban a las actividades económicas asumiendo otro tipo de funciones. Es debido a esta generalidad que hablo de un sistema de relaciones de género que reparte diversos papeles según el género

cada cultura manifiesta la diferencia entre varones y mujeres. Es a partir de esta diferencia que se marca cierta participación de los hombres y las mujeres en las instituciones sociales, económicas, políticas y religiosas, incluyendo las actitudes, valores y expectativas que una sociedad dada conceptualiza como femeninas o masculinas. Para la antropología, la asimetría entre hombres y mujeres, según cada cultura, significa cosas distintas. Lo que se mantiene constante al rededor de esta asimetría es la distinción de papeles que cada género adquiere culturalmente puesto que los roles son asignados en función de la pertenencia a determinado género. Y es que lo que se reconoce como características ‘femeninas’ se asumen mediante un complejo proceso de adquisición de género. Este proceso comprende: la *asignación* de determinado género (que se realiza a partir de la apariencia externa de los genitales); la construcción de una *identidad* de género (la estructuración de experiencias de cada individuo según su asignación y los roles que se relegan a partir de ésta) y el *papel* o *rol* del género (Lamas, 1986). El papel o rol, de género se determina a través del conjunto de normas y prescripciones que dicta la sociedad y la cultura sobre el comportamiento de lo femenino o masculino. Aunque existan variaciones según cultura, clase social, etnia o generación se sostiene una división sexual del trabajo básica. Así, la existencia de estas distinciones fortalece y reproduce cada una de las identidades de género. Las tareas que son necesarias para desempeñar cierto papel son aprehendidas a lo largo de la vida de la persona. Existe una estructuración social del género de tal fuerza que se llega a pensar como algo natural; asimismo con las capacidades y habilidades supuestamente biológicas que son construidas y promovidas social y culturalmente (*ibidem*). El *cuerpo de obra* de las mujeres de las cachimbas requiere una subjetividad aprendida y un complejo de saberes, actividades y habilidades para insertarse dentro de estos específicos nichos económicos.

A partir de la realidad específica de las cachimbas es posible hablar también de un determinado sistema de género que desencadena cierta realidad, una organización funcional: un *nodo* en la carretera que se inserta en un peculiar *sistema de movilidad*. Son un cruce de flujos que enredan relaciones económicas, de género, *habitus* y dinámicas culturales que mantienen con vida dichos flujos. Este sistema de movilidad en particular gira en torno a las dinámicas producidas

asignado a cada persona. En una ocasión pude hablar con una operadora de camión y ella me contó sobre la antipatía que le tenía a las cachimbas y el mal trato al que había sido sujeta. Aunque es una experiencia personal, creo que eso puede demostrar que la presencia de mujeres camioneras en realidad trastoca e incomoda el carácter de la organización sexuada de las cachimbas.

por una organización específica de las relaciones de género en el que, en primera instancia, los camioneros toman el rol de *proveedores-clientes* y ellas desempeñan el papel que socialmente les ha sido asignado para elaborar alimentos, atender y mantener el espacio disponible a todas horas, que funcionará como refugio a los viajeros. Es la coherencia de este sistema lo que permite desatar el potencial de significación de estos lugares “de paso”, así como erigirse como dispositivos de ritualidad.⁶⁸ En el caso de las cachimbas, es el cuerpo, en tanto cuerpo de obra, consumo sexual o herramienta de seducción, de la mujer trabajadora el que le abre la puerta a un mundo que de otro modo no sería accesible. Esto coloca al cuerpo feminizado dentro de un entramado de relaciones en el cual es altamente valorizado por el sistema del cual forma parte: un sistema de movilidad y de encuentro de flujos. Este cuerpo feminizado aparece entonces como conector, es decir, como elemento clave de un sistema más amplio.

Es relativamente sencillo que estas mujeres, sin otras posibilidades de empleo como alternativas que se amolden a sus perfiles (madres solteras y sin estudios), se acoplen al trabajo en las cachimbas. Esto se debe a que hay un rol preestablecido en el cual se ajustan fácilmente porque lo que se hace en las cachimbas son actividades que han realizado a lo largo de su vida; cocinar, limpiar, atender, cuidar y acompañar gente, conversar, etc. Paralelamente, es posible observar un rol predeterminado, que se ajusta a un sistema. A pesar de que ese trabajo (atender las mesas, cocinar, conversar, *cachimbear*⁶⁹) puede ser realizado por hombres no sucede. Es por ello que en las cachimbas encontramos una especie de *gueto* de mujeres trabajadoras. En los pocos casos en don-

⁶⁸ Las cachimbas son espacios que propician encuentros sociales, duraderos y efímeros, superficiales y trascendentales a partir de las dinámicas de encuentro se refuerzan los vínculos afectivos y las prácticas colectivas en tanto gremio y clase trabajadora. Es en dentro del refuerzo de estos vínculos, que se puede generar una identificación como comunidad. Es en ese sentido que señalo que las cachimbas son espacios que se muestran como dispositivos rituales. Para Marc Augé, “el rito es la condición del sentido social. Contra la soledad (el sinsentido de la ausencia), no hay nada más, nada en absoluto, que esta conciencia reafirmada de que los demás existen y de que podemos intercambiar con ellos siquiera sonrisas, lágrimas o palabras, para probarnos a nosotros mismos que existimos. (...) Lo que denomino 'sentido' no es, por tanto, una significación metafísica o trascendente, sino sólo la conciencia compartida (recíproca) del vínculo representado e instituido en el otro. Y el rito es el mecanismo espacial, temporal, intelectual y sensorial (puede recurrir a la música, al movimiento, a los colores) que pretende crear, reforzar o recordar dicho vínculo. De ese modo, establece identidades relativas (relativas a la vida familiar, la vida afectiva, la vida política, la vida profesional), identidades que suponen el establecimiento previo de vínculos con otros, con ciertas categorías de otros: padres, parejas, conciudadanos, colegas. Poder crear este vínculo con los otros es la condición necesaria para crear la identidad, las identidades.” (Marc Augé, 2004: 99-104)

⁶⁹ *Echar desmadre* o *cachimbear* es un tipo de sociabilidad específico que se da en las cachimbas. Esta forma de sociabilidad puede ser realizada entre camioneros y entre estos y las trabajadoras, pero muy rara vez entre hombres que laboran en las cachimbas. Este tipo específico de sociabilidad, uno de los fuertes atractivos de estos lugares, se abordará en el quinto capítulo.

de habitan y trabajan hombres en las cachimbas, sus actividades se relegan a trabajos típicamente masculinos, permaneciendo al margen del contacto cotidiano con los camioneros. Por ejemplo, la construcción y mantenimiento de las edificaciones que acogen a las cachimbas; el acarreo de leña y agua, la reparación de llantas o reparación de camiones.

Siempre son las mujeres las que echan andar las cachimbas.⁷⁰ Mujeres trabajando cotidianamente y sosteniendo un lugar de sociabilidad que hace parte de la infraestructura de caminos; de un flujo global de mercancías. Paty, una mujer de unos 50 años que regentea una cachimba me decía, *Aquí son puras mujeres. Y bueno, dónde yo he ido no he visto hombres atendiendo. Porque he ido a Mazatlán y hemos llegado a las cachimbas y no hay hombres atendiendo.*

En una de las cachimbas de Entrecaminos que era mantenida sólo por un conjunto de hermanas, primas y algunas amigas, aunque también tenían hermanos y primos que vivían de los ingresos de la cachimba, los únicos dos que trabajaban lo hacían en labores “masculinas” como es la reparación o cambio de llantas de camión; los demás en actividades marginales a las dinámicas de las cachimbas. *No les gusta trabajar aquí. Les da vergüenza. Dicen que es un trabajo de mujeres. (...) Entonces acarrean agua, acarrean leña, traen el mandado, lo que falta en el día. Pero la presencia de hombres en las cachimbas es rara por lo que stas actividades necesarias generalmente son realizadas por las mujeres que además atienden y cocinan.*

¿QUIÉNES SON LAS MUJERES DE LAS CACHIMBAS?

La vida de las trabajadoras que se encuentran en estos espacios, a veces de forma temporal, otras veces haciéndolo una forma de vida se entrelazan de muchas maneras. La singularidad de la vida de cada una de ellas se agrupa, a través de ciertos rasgos, en un perfil de mujeres bien definido. En el marco de las cachimbas confluyen mujeres trabajadoras de varias generaciones: madres solteras, divorciadas y viudas. Es una proliferación de situaciones de precriedad; en tanto que ca-

⁷⁰ He sabido que algunas cachimbas son regentadas por hombres (escuché casos de extraileros) que invierten una determinada cantidad de dinero para hacer funcionar un negocio de este estilo. En los casos que me comentaron (yo no conocí alguna cachimba de este tipo) ellos no participaba del proceso de producción del servicio y las mercancías, limitándose a fiscalizar el trabajo feminizado y surtir el negocio. En lo que si participan es en la convivencia y la sociabilidad de la cachimba, en los procesos afectivos de la amistad y solidaridad entre ellos y los camioneros.

recen de todo tipo de seguridad institucional del Estado y a veces de sus comunidades de origen, son relegadas a la autosuficiencia o a la creación de redes de apoyo con sus similares. Trabajan largas jornadas laborales, en condiciones de flexibilidad y precariedad. En ocasiones pueden llegar a sentir que su situación es dura y que se les escapa de las manos, porque las responsabilidades y el arduo y excesivo trabajo (que invade prácticamente todas las esferas de sus vidas) tampoco da para una vida segura, tranquila y despreocupada por completo. La desesperación, la angustia y la pesadumbre se pueden constatar en sus conversaciones cotidianas. A pesar de ello, construyen espacios en pos de tomar el control de su vida, aunque ésta no siempre se da en las mejores condiciones, encuentran aliados claves como las compañeras, algunos amigos camioneros y la familia.

Cuando llegué a Entrecaminos, rápidamente me hice muy cercano a una mujer que regentaba una de las cachimbas que se encuentran al borde de la carretera de ese pequeño tramo de la *Ruta del Pacífico*.⁷¹ Antes de comenzar con su propio negocio, Isabel, salió de su localidad a unos 70 kilómetros de ahí, principalmente por motivos de violencia intrafamiliar, su esposo la golpeaba constantemente. Partió con sus dos hijos y su hija (uno de sus hijos fue diagnosticado con esquizofrenia producto del maltrato que sufrieron viviendo con su padre) en busca de otro lugar donde vivir y trabajar. Realizó diversas labores para mantener a su familia: trabajó en restaurantes, limpiando casas, lavando ropa y en un casino en Guadalajara. Como un sueldo no le bastaba, en temporadas tuvo que cubrir dos jornadas, además de cuidar a sus hijos y mantener su hogar. Las jornadas eran largas y la mayor parte del tiempo debía dejar a sus hijos a cargo de Rubi, quien desde los cuatro años ya se ocupaba de sus hermanos. Después de muchas penurias y adversidades, en las que la violencia, el hambre y pobreza eran recurrentes, Isabel regresó de Guadalajara (donde vivió un año) a su estado de origen y comenzó a trabajar en una de las primeras cachimbas de Entrecaminos. Pero ese lugar aún no era para los camioneros el lugar emblemático que es ahora. Sin saber nada del negocio, comenzó a desenvolverse, en lo que hasta ahora era algo tan *natural* en su vida. Las labores no eran tan distintas a lo que había hecho hasta entonces: cocinar, servir mesas, atender gente, limpiar y conversar.

Después de casi una década de trabajar como empleada en varias cachimbas, ahora a sus

⁷¹ Tal vez debido al hábito de las trabajadoras de las cachimbas de estar en contacto permanente con hombres solos que estaban de paso, me fue relativamente sencillo entrar en sus áreas de trabajo, conversar con ellas, realizar entrevistas. Esta apertura se daba incluso alrededor de los temas más íntimos.

cuarenta y cinco años, es dueña de una y vive en ella junto con sus dos hijos adolescentes, su hija Rubi y su nieto. Rubi, a sus 19 años ya tiene un hijo de tres años y está de nueva cuenta embarazada. La familia vive al día. Isabel, siempre carga un cuaderno en donde va anotando las ventas. Del *corte* que hace diariamente les paga las jornadas a sus trabajadoras y los productos que le surten las compañías de refrescos y los alimentos que los pequeños comerciantes de el poblado del ejido, a un kilómetro y medio de ahí, le traen día con día.⁷²

Ahora, en la cachimba, se ocupa del trabajo y de su familia al mismo tiempo, gestiona sus horarios y administra su negocio. Todos viven en el mismo espacio. Intermitentemente sale en las mañanas y en las noches a hacerse cargo de su negocio. Si no hay nadie, se sienta en la mesa a mirar la carretera, conversar con la trabajadora, escribir por celular a sus amigos camioneros y a hacer cuentas. Entre tanto los hijos, que no estudian, pasan, salen y entran. Los regaños y los pleitos, entre ellos y su madre son constantes. Si hay clientela, puede estar con ellos conversando. Si el sueño le gana entra y se duerme un rato hasta que llega algún amigo, se reúne con él y vuelve a colocarse al frente del negocio.

En el muro del patio de la cachimba se lee una pinta deteriorada: *Comedor Rubi*. Isabel o Doña Isa, según el grado de confianza, nombró el restaurante en honor a su hija. A unos cuantos metros de la carretera comienza el patio con unas ocho mesas al frente de una pequeña cocina. El patio está techado por una lámina que sólo intensifica el calor del trópico, de por sí ya extremo.

La cocina tiene una pequeña estufa, una mesa para preparar alimentos y un refrigerador. La fachada de la cocina tiene sólo una ventana y la puerta. A un costado de la puerta, en el extremo de la fachada, hay una mesa con un altar; la virgen de Guadalupe y San Judas Tadeo observan de frente el camino y lo que sucede en el patio. A sus pies tienen un búcaro lleno de flores sintéticas y una desteñida tortuga de cerámica. También en la fachada, entre la ventana y la puerta, hay una mesa con una grabadora que suena día y noche. Cada trabajadora reproduce la música que más le gusta. De la ventana cuelga una Jaula con un perico en su interior y cajas de productos energéticos de interés de los camioneros. Al atravesar la cocina se puede ver una puerta que conecta con los cuartos donde vive Doña Isa y su familia. Ahí duerme escasas horas al día, muchas

⁷² Las cachimbas a veces se encuentran al interior de poblados que son atravesados por las carreteras, en otras ocasiones se encuentran a algunos kilómetros de alguna pequeña localidad. Muchas de las trabajadoras de las cachimbas de Entrecaminos son de ese pequeño poblado o viven ahí, como los comerciantes que surten de alimentos a las cachimbas.

veces para aguantar las largas jornadas se ayuda de los *pericos*⁷³ que consumen algunos camioneros. Siempre al pendiente de su negocio, Isabel esparce su presencia en el área de mesas durante las jornadas diurnas y nocturnas, pues ella sabe que para que este funcione debe estar presente la mayor parte del tiempo posible. En muchas ocasiones, cuando yo llegaba, Doña Isa, podía llevar dos o tres días sin dormir.

El primer día que llegué a la cachimba de Doña Isa, estaba sentada conversando con un camionero que al mismo tiempo revisaba un montón de películas que vendía una señora junto con su hijo y su nuera; personajes que deambulaban todas las madrugadas por las cachimbas del Cruceiro cargando una mochila llena de piratería, ofreciendo discos de música y películas a los viajeros nocturnos que comen, toman café o conversan con sus compañeros.

En esa primera visita, después de un rato, Isabel se acercó cojeando, se había caído recientemente y tenía todavía el tobillo esguinzado. Se sentó en mi mesa y tuvimos nuestra primera conversación. Su fatiga cotidiana y sus achaques físicos no le impidieron contarme su historia. Al fondo, casi a un lado de la entrada de la cocina, otro camionero reía con la trabajadora de la cachimba, una joven de unos veinte años. Ella hablaba y él sólo contestaba con señas de las manos, era sordomudo. La chica de las películas me ofreció algunas y salió al ya no tener posibles clientes. Se fue a la cachimba vecina. El tránsito en la carretera estaba muy escaso. El calor y los moscos nos hostigaban a pesar de que estábamos en la intemperie y pasaba ya de media noche. Doña Isa se echaba aire con un abanico de mano. Las mujeres en las cachimbas están acostumbradas a conversar. En general, a ellas les resulta fácil, es algo cotidiano, o por lo menos se enseñan que así debe ser. Conversar con desconocidos, con amigos, con sus colegas. Así, Doña Isa, a la simple pregunta de cómo había llegado a tener esta cachimba, me contó su vida entera en unas dos o tres horas. Era la primera vez que Isabel me veía y me narró pasajes de su vida, tal vez los más fuertes que yo haya escuchado jamás de propia voz de alguien. En dos ocasiones rompió en llanto. Yo solo escuché en silencio.

Mientras Doña Isa me contaba su vida, su hija atendía las mesas y sus dos hijos adolescentes entraban y salían. Trabajaban como *checadores*. A veces se sentaban en la silla que estaba junto a un viejo ventilador para huir del calor. Afuera, de pie junto a la carretera, con sus lámparas en la mano invitaban a los choferes a la cachimba de su madre. Cargaban unos bates pequeños

⁷³ Anfetaminas.

de béisbol para *checar* las llantas de los tráilers y ganarse algunas propinas. Al poco rato entró otro de los *checadores*, que después me enteré que además era *halcón*⁷⁴ (era mucho más grande que los hijos de Doña Isa). Le pidió un cigarro y lo metió dentro de una pipa para *crack* y lo fumó desde ahí. Mientras conversábamos los camioneros iban y venían. A veces si no eran conocidos, un simple saludo; si lo eran podían ser recibidos por Isa o Vero (la trabajadora de la noche), con un abrazo, un beso o un insulto de cariño. El camionero que estaba con ella cuando yo llegué, al poco tiempo se despidió de nosotros y partió. Estos lugares son parajes de ires y venires de gente anónima e íntima; partidas y llegadas, saludos y despedidas; un repertorio de conversaciones siempre pendientes.

La vida de Isabel es única, cómo su cachimba. Ella ha transcurrido por diversas circunstancias que la han llevado hasta allá. Sin embargo, su vida, su historia personal, su familia y su forma de ver el mundo permiten colocarla dentro de un determinado perfil; un conjunto de elementos y rasgos que son relativamente sencillos de observar en las trabajadoras de las cachimbas del país.

Estas trabajadoras son por lo general madres solteras que proceden de las localidades cercanas a las cachimbas.⁷⁵ Muchas llegan a las cachimbas como a un refugio, una posibilidad de vida para mantener a su familia, después de separarse de sus parejas.

Muchas trabajadoras también se embarazan por primera vez en la cachimba como producto de la relación con algún camionero. En el contexto de las cachimbas son mujeres solteras, divorciadas, viudas las que encuentran un trabajo que les permite, aunque precariamente, un salario que ajustan a sus necesidades y cierta autonomía que no encuentran en otros contextos; por ejemplo, en otros trabajos que ellas pueden considerar extenuantes e insufribles en proporción al dinero que obtendrían. De ahí que la gran mayoría de las trabajadoras sean madres solteras, no todas con hijos de autotransportistas. A continuación las reflexiones de algunas:

⁷⁴ Personas contratadas por narcotraficantes para vigilar.

⁷⁵ Debido a las dinámicas socioculturales, existe un conflicto entre el tipo de trabajo y los compromisos amorosos de las trabajadoras. Esto produce muchas situaciones de celos por parte de los esposos o novios. Sobre la relación de la dueña de una cachimba, Isabel me contaba: “*Él era camionero. Cuando él llegaba, ella ni salía porque le tenía miedo. Vas a ver a tus amigos de la cachimba que están ahí afuera. Debes estar en el cuarto... Dile a fulana [la trabajadora de aquella cachimba] que te traiga de comer acá adentro, no vas a salir, no vas a ir... celos y corajes. Porque si ya la conoció en una cachimba... es su trabajo. Es su vida, ¿no? Yo no entiendo el porqué de esa manera celarla y no dejarla a salir a convivir con ellos. Ya él se va y ella convive con ellos otra vez. [Con el compromiso] Ya no lleva uno la misma libertad, la libertad de que lleguen tus amigos, tus clientes. De que te sientes a platicar con ellos, no es lo mismo.*”

Romina: La mayoría están *dejadas*. Están solteras. Casi todas en este trabajo tienen hijos. Por eso trabajamos. Muchas llegan embarazadas, otras se embarazan aquí. Por eso dicen que se aparece un niño y se desaparece un papá. La neta sí. Y pues la mayoría, todas, las que trabajamos aquí les dejan los hijos a su mamá. Y pues le ayudamos cuando podemos. Cuándo tenemos modo de apoyar sí, a veces no nos alcanza.

Lina: Yo me vine a trabajar a las cachimbas desde que me quedé viuda. Tuve cuatro hijos, dos mujeres y dos hombres. Pero las mujeres ya están grandes, ya se casaron. Cuando me quedé sola, me quedaron mis dos niños. Uno tenía tres y el otro siete. Y desde entonces yo salí a trabajar.

Sara: Aquí casi todas son madres solteras...la mayoría de las que trabajamos aquí, todas somos madres solteras, divorciadas o... una mujer casada no dura mucho aquí. Porque aquí no falta que uno que llegue te eche los perros, no falta...Este trabajo no es para una persona que tenga marido, la verdad. Aquí llegan muchos hombres. Yo me casé con uno de mi pueblo. Y cuando me divorcié, mi prima le dijo a mi hermano que ocupaban una trabajadora y ya él me dijo que me viniera para que me consiguiera un trailer. [*Su prima, presente en la entrevista, precisa en tono de broma, "Uno, no muchos"*] Uno, ¿verdad? Pero yo abusé [*Risas*]. Trabajé en esto cuatro años, después me salí dos años y ahora voy a ajustar otro año desde que volví. Tengo como 7 años trabajando en esto. Me gusta. Me gusta mucho la cocina. Me gusta mucho cocinar. Antes de entrar en la cachimba trabajaba en una *lonchería*, allá por el pueblo. Igual en la cocina. Siempre me ha gustado la cocina. Me gusta preparar comida, enseñarme; aprendí viendo. Con una vez que haga las cosas ya.

A partir de su larga experiencia con múltiples trabajadoras, casi en su totalidad madres solteras, las dueñas de una cachimba me comentaron:

Paty: Todas son madres solteras. Por ejemplo, la mesera, es madre soltera. Tiene 5 hijos. Ella trabaja. Todas son madres solteras. No he tenido alguna que tenga esposo o que esté casada y la dejen venir a trabajar. No. Todas vienen porque tienen necesidad. Porque tienen dos hijos, porque tienen tres hijos. Como ahorita las que vienen en la noche, una tiene dos hijos, la otra tres.

Isabel: La mayoría tienen hijos. Hay unas que se embarazan ahí en la cachimba. Con sus amigos-novios, se embarazan. Hay personas que les dejen tener a sus bebés ahí en la cachimba, ahí crecen los niños básicamente.

Estas mujeres arriban a pedir trabajo a veces con la experiencia ya de varias cachimbas; a veces como aprendices recién salidas de la casa familiar o de una ruptura con su esposo. Las dueñas buscan un perfil de mujeres que se amolde más a la oferta y necesidades de sus negocios, encaminando el perfil de sus trabajadoras a brindar una buena atención a sus clientes porque así es como pueden asegurar su regreso.

Isabel: Yo más que nada ocupo gente que trabaje, que atienda que tenga modo para atender a las personas. En sí, no selecciono. Ésta no, ésta sí, ésta la desecho. O sea, ahí conoces tanto los caracteres de una persona y otra. Ahí te das cuenta como es una, como es otra, si tiene buen carácter. Mal carácter, buen trato con los clientes. A mí en lo personal no me importa tanto la presentación de la persona. Lo físico. Para mí lo que importa es que sea amable, que sea responsable, que sea constante en su trabajo. Que se dé a respetar. Y que la respeten también, vaya. Pero hay muchas que no se dan a respetar, o no les gusta darse a respetar y les gusta que les falten al respeto.

Paty: Ellas vienen a pedir trabajo. Ellas vienen y por ejemplo, tenemos una que ya tiene mucho tiempo. Y ella, por medio de ella ya van conociendo más, *oiga, ésta es una muchacha que quiere trabajar, ¿cómo ve?* Uno anda preguntando cómo es con la familia. Si es buena con su mamá, sus hijos. Porque si es agresiva no me la traigas. Porque yo no quiero tener problemas. Tuve una muchacha que era muy mala con su mamá. Y esa muchacha, ha venido a pedirme trabajo y yo le digo, no pues ya estamos completas. Pero porque no me gustó su manera de ser. Trataba muy mal a su mamá y eso a mí no me gusta. La señora seguido la buscaba porque tiene sus niñitos y a veces ella no se iba a su casa a descansar. Yo no la quiero.

El trabajo es una oportunidad para menguar la necesidad económica de las mujeres de estas localidades. Es un oficio en el que además es relativamente sencillo ingresar porque la faena les es familiar. Dado que provienen de una estructura social asimétrica en donde las mujeres se encuentran relegadas a ese rol, les es relativamente sencillo desarrollar los trabajos domésticos y de cuidados necesarios en la cachimba. Puesto que implica una serie de actividades conocidas: limpiar, aten-

der y cocinar, principalmente. En la mayoría de los casos la necesidad económica es una de las principales razones de llegada de las trabajadoras a las cachimbas.

Isabel: Desconocía lo que era una cachimba. Simplemente trabajaba en un restaurante familiar. En la carretera, en el mirador del Águila. Ahí trabajé en todo: *mesereando*, cocinando, torteando, en todo. Y ya de ahí, me separé de mi marido. Me vine aquí al pueblo que está aquí cerca de Entrecaminos y empecé a buscar trabajo. Y me dijeron del lugar de *Paty* y comencé con ella. En los primeros días se sorprende uno vaya, ¿no? Uno viene verde. Vienes ignorante. No conoces el lugar. Poco a poco te vas dando cuenta de lo que es una cachimba. Esperas ver gente, familias. Pero llega puro *trailero*. Ahí fue donde me fui dando cuenta lo que era una cachimba. Al inicio era difícil. De desenvolverte en un trabajo parecido [*porque las actividades eran similares, pero la clientela no*], parecido y no, en lo tocante a que en el otro lugar era pura familia. Realizar trabajo en otra parte donde son puros *trailereros*. No es lo mismo.

Pareciera que parte de lo que distingue este trabajo descansa en el aprendizaje del trabajo inmaterial;⁷⁶ de la gestión de los afectos y las múltiples relaciones sociales. El aprendizaje de obrar en un ambiente de pasajeros, de gente en tránsito. Entre la ausencia y la presencia; en el vínculo social a distancia.

Las trabajadoras en las cachimbas deben hacer cualquier cosa para sacar su familia adelante; tiene que mantener la casa, trabajar largas jornadas y al mismo tiempo, mantener su vida íntima. El lugar al que se les ha relegado a estas mujeres no sólo es el de asumir los trabajos no pagados o mal pagados, sino también de realizar “todas aquellas tareas que quedan de forma residual como imprescindibles para mantener la vida una vez que los trabajos más valorados han sido hechos y repartidos” (Pérez Orozco, 2014: 169).

Estas mujeres en ocasiones llegan por una necesidad económica, pero también con la mirada puesta en un mundo distinto al del que provienen. Uno donde puedan encontrar hombres distintos a los de su localidad, distanciarse de la mirada de su familia y donde puedan vislumbrar nuevos horizontes para su vida. La esperanza de salir de la tradición, de lograr un modo de vida autónomo. La razón de su llegada muchas veces tiene que ver con la búsqueda de lo distinto.

⁷⁶ Un trabajo inmaterial que al mismo tiempo que las hace agentes en la gestión de afectos, puede subordinarlas en cuanto a su rol como mujeres.

Romina: Te llama más la atención [*la cachimba*]. Ponle que todas son de pueblos, son de *ranchitos*, o son de comunidades chiquitas. Por decir, a mí no me gustaría casarme con uno de aquí porque no tienen modo de que te saquen a pasear a ningún lado. Todo el tiempo te tienen aquí metida. Nunca te pueden sacar a pasear, que digan, *voy a Guadalajara, o voy a Tijuana o a Michoacán*. Siempre te tienen aquí. Mejor una trata de buscar... para conocer más partes.

A veces, como una tradición, el trabajo en la cachimba se aprende de madre a hija o de hermana a hermana. Las hermanas o las hijas encuentran un sentido en estos lugares, una posibilidad de vida, que reproducen fácilmente al conocerlo bien, al saber cómo atenderlo y mantenerlo. Una hija, que crece en la cachimba y mira las actividades cotidianas de su madre; una mujer que ayuda a su hermana.⁷⁷

Años atrás, Tina aún no era dueña de una *cachimba* en Entrecaminos; trabajaba en otra área de cachimbas ubicada varios kilómetros al norte. Era una agrupación de comercios cercana a otro pueblo, sus clientes eran básicamente camioneros. Poco a poco, se fue haciendo a la idea de que quería tener un restaurante. Ahorró y se trasladó a Entrecaminos. Con la ayuda de sus hermanas, quienes la fueron siguiendo poco a poco en el oficio. Al fin montó su propia cachimba. *Romina*⁷⁸ (hermana de Tina) me contó: *Primero fue Tina. Enseguida fui yo y luego la grande. Y ahí nos fuimos llevando a todos hasta que fueron creciendo las demás*. Es así que dentro de las cachimbas pueden converger dos o tres generaciones de mujeres trabajadoras de los caminos de una misma familia.

EDIFICAR UNA CACHIMBA

Las trabajadoras de las cachimbas, participan dentro de dos esferas de la economía; en primer lugar, como reproductoras de su propio hogar y sus hijos, a quienes mantienen, cuidan y atienden, y en segundo lugar brindando un servicio de atención y reproducción afectiva y material de los ca-

⁷⁷ Este aprendizaje se extiende no sólo a las actividades laborales sino a las formas de relacionarse y vincularse afectivamente con las compañeras y los clientes. Véase capítulo 4.

⁷⁸ Romina, es una de las escasas mujeres casadas que pude conocer en las cachimbas. Su esposo, con el que tiene cuatro hijos, es camionero y está ausente constantemente. Aun así, por lo que ella me contaba, tenían demasiados problemas y consideraba seriamente separarse de él. Muchos de los problemas tenían que ver con infidelidades y celos por parte de su esposo. Se casaron después de salir por varios meses, hasta que ella se embarazó.

mioneros. Ambos trabajos requieren de “su fuerza física y su cuerpo entero con cualidades afectivas” (Wence, 2015: 223).

Las cachimbas son la parte informal de la infraestructura carretera que permite parte flujo global de mercancías por carretera. Estos nichos económicos locales a la larga han resultado fundamentales para la reproducción de la circulación de bienes que no encuentran un levantamiento completo de una infraestructura controlada y regulada por el Estado. Las mujeres que asientan sus comercios a la orilla de la carretera, en espacios desolados, son pioneras cuyo trabajo, visto a lo largo del tiempo y el espacio, es fundamental para dar continuidad al flujo de obreros nómadas, ellas complementen la infraestructura de caminos:

Paty: Cuándo nosotras llegamos nos daba miedo estar ahí porque... pues ya ves que aquí hay mucho bambú, *¿y si ahí se esconden en los bambús y nos pasa algo?* Pero no. Gracias a Dios nunca nos pasó nada. Nunca. Pero si era un crucero solitario, pues. Pero ya ves que ahora llega mucho carro... [*se refiere a los tráilers*].

Romina: Sí, o sea, empezamos a trabajar con otros patrones [*en tramos de la misma carretera, algunos kilómetros más al norte*] y ya de ahí nos empezamos a abrir nosotros. A abrir nuestro propio negocio, entre hermanas, pues. Todas empezamos a trabajar ahí, en nuestro pueblo [*Por su pueblo sólo pasa la carretera libre, al haber un flujo mayor de tráilers decidieron moverse a la orilla de la autopista*]. Ahí empezamos el primero, pero ya, nos lo pidieron y lo entregamos y agarramos otro. Y también por puras envidias nos lo pidieron y ya mejor lo rentó ella, mi hermana. [...] Empezamos a acomodar, porque todo esto estaba bien feo. No había piso, era pura tierra. Nosotras, pintamos y arreglamos. Entre hermanos empezamos a arreglar aquí. Hicimos todo eso que hay, afuera. Estaba bien feo aquí. Y nos decían que para qué arreglábamos aquí si después nos lo iban a quitar. Pues sí. Eso es obvio le dije, los dueños de aquí son de dinero.

Antes de estar ahí, Tina llevaba otro negocio similar en el inmueble donde ahora esta Doña Isa. Dice que un día, sin más, le pidieron el local y tuvo que entregarlo. Al llegar al nuevo lugar su familia le ayudó a acondicionarlo. Sus hermanos y su padre construyeron el techo y adaptaron la cocina y la estufa de leña. Con su negocio prácticamente mantiene a muchos de los hermanos y los primos. Cuatro hermanas trabajan ahí, sus hermanos y un primo llevan la *talachera* de afuera. Sin embargo, la informalidad que rodea a las cachimbas deja vulnerables a sus dueñas a quienes

se les puede quitar el local para el negocio después de haberlo “acientelado” por varios años. A pesar de esta inestabilidad de la “empresa”, las mujeres de las cachimbas construyen lugares que se constituyen en espacios de sociabilidad fundamentales para los camioneros. Muchas de las mujeres que regentan las cachimbas han cambiado de local en diversas ocasiones. Aunque no comienzan de cero, porque algunos de los camioneros las siguen cada vez que ellas cambian de lugar; sin embargo estos cambios representan más trabajo, desgaste y una mayor incertidumbre y precariedad. Lo que aquí se observa es literalmente, la edificación del lugar antropológico por parte de este grupo de mujeres que con el tiempo será un espacio significativo, escenario de fuertes vínculos sociales.

TRABAJO, ESTIGMA Y LA CONSTRUCCIÓN DE LA DIGNIDAD

Parte importante de la condición de las trabajadoras de las cachimbas es la relación con la estigmatización de la que a menudo son blanco. Esta estigmatización se origina de su contacto cotidiano con múltiples hombres, solitarios gran parte del tiempo y dentro del imaginario poseen un imaginario de galanteo. Al ser madres solteras (sin una pareja con la que tengan un compromiso o que posea el control de sus vidas) y alejarse de las dinámicas y los trabajos tradicionales de su localidad, a los cuales estarían predispuestas, son objetos de discursos denigrantes, marcados por el estigma que produce el alejamiento de los roles predestinados para ellas. A veces, las trabajadoras viven en las cachimbas, en otras ocasiones se trasladan diariamente hasta allá después de sus jornadas laborales. Ambas mantienen, en menor o medida, una relación con su lugar de origen. Por ello, la división sexual del trabajo dentro de estos espacios y el contacto con los camioneros, las orilla a desenvolverse en dos modos de vida que se alternan constantemente. Esto implica hacer confluir de forma simultánea dos *regímenes de género* (Wence, 2015: 224): uno el de su localidad, con su familia y sus amistades; y otro en el lugar del trabajo, con los clientes, parejas, patronas, etc. Este pendular entre contextos distintos de relaciones de género puede ser un motivo de conflicto, estigmatización o cambio cultural en el espacio tradicional.

Esta estigmatización a menudo se observa en la forma en que los camioneros y la gente de las localidades cercanas nombran a estas mujeres. El término *cachimbera*, que sería el término

‘normal’ para nombrarlas, en tanto proviene del lugar donde trabajan, es utilizado despectivamente. Por ello, las trabajadoras de las cachimbas lo evitan. Algunos camioneros también las llaman *Servicio Público Federal*, haciendo referencia a la figura legal del permiso de transporte de carga que puede ser contratado por cualquier persona.⁷⁹ Este término es un claro eufemismo de prostitutas, adaptado al mundo de los camioneros.

Isabel: La gente siempre ha visto mal que una mujer trabaje, vaya, de noche. Y más en un tipo de lugar de estos. Que dicen que es un *tugurio*, que es un centro de perdición, ¿qué sé yo?. En realidad, para la gente necesitada no se ve así. Todas tenemos necesidad. Entonces no te acoplas de la noche a la mañana al trabajo. Poco a poco vas... al trato, al ambiente. Y pues tratas de sobrellevarlo. Más que nada por la necesidad, por lo hijos, por sacarlos adelante. Y mucha gente no lo ve así, creen que ya anda una de loca, en la perdición. Cuando en la realidad son desveladas, son maltratos, son regaños.

Las condiciones cotidianas del trabajo en las cachimbas, como las jornadas fatigantes, que muchas veces orillan a las trabajadoras a descuidar a su familia; la relación con una clientela compuesta principalmente por hombres que van y vienen; las múltiples relaciones afectivas con la clientela; y la constante alternancia de parejas amorosas son interpretadas por las personas de sus lugares de origen y algunos camioneros como signos de inmoralidad, promiscuidad o prostitución.

Isabel: Pues sí tienen hijos, descuidan a sus hijos, por el trabajo. Si trabajan de noche, trabajan de día. 24 horas, corridas. No ves casi a los hijos, no ves a la mamá. No vas a tu casa a descansar, a convivir con ellos. Y ya empieza también la mamá: *Que haces falta...* Les haces falta a tus hijos, llegas nada más a dormir, te levantas, te echas tu baño y te vas a trabajar. Pero es por necesidad. Es el pan de cada uno que tiene que batallar y que hay que sufrirlo y vivirlo al día al día. ¿Para qué? Para sacar a los hijos adelante.

Lo interesante es que existe un enfrentamiento cotidiano entre un discurso señalizador, estigmatizante y moral con la realidad cotidiana que es vivida por las trabajadoras. De este conflicto diario, las trabajadoras engendran una específica toma de conciencia de su trabajo, una manera digna

⁷⁹ En México, el transporte de carga de largo arrastre se divide en Transporte Público Federal, abierto a la libre contratación y el Transporte Privado, exclusivo de las empresas que lo poseen.

de mirarse a sí mismas y del lugar que ocupan dentro de su familia y su localidad, instituyendo una defensa de su realidad y una producción del sentido en sus vidas:

Sara: La mayoría han estado casadas y tienen hijos. Y muchos (camioneros) piensan que porque trabajas en un lugar de estos ya eres, pues, ya andas de *canija* con ellos. Muchos tienen mala intención con uno. Porque piensan que una ya es una puta, que anda con todo el mundo. Dicen, “ah, esa anda con todos los *trailereros*, o piensan que uno viene y luego luego se sube con todos los *trailereros*. Pero no. Uno viene a trabajar y a atender, ya si uno sale de uno mismo y uno quiere andar de cabrona cuando termine su trabajo es porque uno quiere, pero nadie le obliga, nadie le manda.

Isabel: La mayoría de gente, si sales y te pregunta *¿En qué trabajas?-Pues en una cachimba-*. Pero muchas personas, dicen, es un *tugurio* porque desconocen lo que es una cachimba. Desconocen el día a día de cómo vive uno... de cómo convive con los *trailereros*. ¿No?

Lina: Que aquí porque trabaja uno, lo discriminan, le dicen que uno es esto, que es puta. De hecho, a mi hijo se lo dicen en la escuela [*Lina, su madre y sus hijos viven en el poblado cercano a las cachimbas*]. Le dicen, eh, tu mamá es puta, trabaja en [*Entrecaminos*]. Allá con los *trailereros*, y se burlan porque no tiene papá. Le digo, no les hagas caso, tú si tienes papá, haz de cuenta que yo soy tu papá y tu mamá. Porque yo te estoy manteniendo. Entonces, no les hagas caso. *Es que me da coraje, mami, que digan que tú eres esto. Tú diles que sí, tú sabes bien que no es cierto. ¿Cuándo he faltado a dormir a la casa? Nomás cuando trabajas, me dice. ¡Ahí está!* De hecho, cuando yo trabajaba con Isabel yo lo traje para que me acompañara. Porque él quería venir, el más chiquito. Él quería ver como trabajaba, porque le decían que yo aquí bailaba el tubo (*risas*), ¿te imaginas?

Ellas reconfiguran su imagen como mujeres y como trabajadoras y cabezas de familia, formando un discurso para justificar y defender su condición y el contexto en el que viven. A partir de la lucha cotidiana contra la estigmatización y las dificultades económicas diarias se construyen una imagen y una reivindicación de su trabajo.

Sara: Así es la gente [*sobre el estigma*], como el papá de mi hija. Él es del rancho de donde yo soy. Él dice que yo ando con los *trailereros* o que yo ando de... Y le digo, *gracias a ellos, gracias a mí, tu hija nunca se ha muerto de hambre*. Pero son los únicos trabajos más o menos. Porque

si me voy al campo voy a tener que pagar *lonche*, dejar a mi hija. ¿Y qué me va a quedar? La pura *putiza* que me voy a pegar ahí en el campo, en el solazo.

LOS HIJOS EN LA CACHIMBA

Otra condición importante en relación al trabajo en las cachimbas es la forma en que los hijos se involucran con el trabajo de sus madres, representando a la larga un aspecto importante de su desarrollo. El trabajo en la cachimba incide directamente en los hijos de las trabajadoras. Según las circunstancias personales de las trabajadoras los hijos pueden estar presentes en mayor o menor medida en las cachimbas. Hay hijos que viven ahí y conviven con las trabajadoras y los camioneros, hay otros que se quedan en las localidades de origen bajo el cargo de algún otro miembro de la familia, la madre o la hermana. Así, por ausencia de la madre o porque el desarrollo de los hijos se da en el marco de la cachimba estos se ven implicados en las circunstancias económicas y sociales que se desprenden de las cachimbas:

Isabel: Pues fíjate, un crecimiento de un niño ahí en la cachimba: aprende a vivir la vida rápida, se puede decir. Más rápida en la forma de que tiene toda la libertad, pero al mismo tiempo oye palabras de expresión que no van a su tipo de edad y pues van creciendo igual. Van creciendo muy a la carrera, escuchando cada cosa que hablan los *trailereros*, se les va pegando y pues se hacen más groseros de lo que ya son. Y hay muchos que no. Hay muchos niños que conviven con los *trailereros*. Platican y conviven con ellos. Les gusta saber de los viajes. Muchos *trailereros* aconsejan: *miren no se hagan trailereros*. O sea, diferentes pláticas ahí mismo. Les dan consejos: *mira tú... sé alguien en la vida. No dejes de estudiar. Échale ganas. Yo porque no seguí el estudio. Por eso anduve de trailerero.*

Sara. Mi hija se queda con mi mamá. En la noche ya no la veo porque se queda bien dormida. En la mañana sí, porque se despierta bien temprano. A las 6 de la mañana ya está bien despierta. A veces me estoy bañando y ya: *!mamá!*

DIVISIÓN SEXUAL DEL TRABAJO, MOVILIDAD Y ESPACIO DE FLUJOS

Lo que puede observarse es la conjunción de un grupo de mujeres dentro de un determinado perfil de trabajadoras claramente identificable que se engrana en una división sexual del trabajo en específico y al cual se le asigna un determinado rol. Por división sexual del trabajo se entiende “un reparto sistémico de los trabajos; una distribución de tareas que no es fruto del azar ni de meras negociaciones individuales, sino de estructuras socio-económicas y políticas que vuelven realmente difícil esa negociación, cuanto no imposible” (Pérez Orozco, 2014: 171). La división sexual del trabajo que tenemos aquí es un *continuum* que abarca un entramado de procesos económicos y culturales que integran el traslado de mercancías por carretera. En un extremo encontramos a los camioneros quienes acarrean las mercancías y, en el otro, al grupo de mujeres y trabajadoras que permiten su reproducción; por ejemplo, sus esposas e hijas y las trabajadoras de las cachimbas que, entre todas, se reparten el trabajo reproductivo-afectivo.

Dentro de la división sexual del trabajo, “el sexo funciona como criterio clave para repartir los trabajos: según sea leída/o (y te leas) como mujer o como hombre, te tocarán unas tareas u otras, y, viceversa, según cuáles sean las tareas que hagas se te leerá de una forma u otra” (Pérez Orozco, 2014: 171). La división sexual del trabajo también puede ser atravesada por una división étnica y de clase, “ya que el significado mismo de la feminidad/masculinidad no se genera en abstracto, sino en su cruce con otros ejes de jerarquización social. Existe una división racializada del trabajo, que está también sexuada, y una división sexual del trabajo, que está racializada” (*Ibidem*):

”En este reparto sistémico según el sexo, se asocian a la feminidad los trabajos que otorgan menor poder socioeconómico, los más inservibles, como veremos a continuación, en el marco de una sociedad capitalista, estos son los trabajos que sostienen la vida: los trabajos residuales, los cuidados. [...] La división sexual del trabajo significa que existe una asociación diferenciada y sexuada de los trabajos con el valor. De ella nos habla Dolores Juliano al referirse a la ‘correlación inversa entre logro económico y prestigio social, que se da en todas las tareas tradicionales femeninas’ (Juliano, 2005: 82). En los trabajos masculinizados, cuanto mayor sea el valor económico del trabajo realizado (en términos de salario y derechos contributivos), mayor será el reconocimiento social. Bajo los parámetros de la masculinidad, se es más importante cuanto más importante sea el trabajo que se haga. En el contexto de una sociedad que pone los mercados capitalistas en el centro, ‘más importante’ significa estar mejor posi-

cionado en el proceso de acumulación. Por el contrario, en los trabajos feminizados el reconocimiento social es mayor cuanto menor sea el valor *económico*. De hecho, hay una sanción social en términos de reconocimiento si se exige remuneración por realizar aquellas labores asociadas a la feminidad (Pérez Orozco, 2014: 172).

La carretera funge como un polo de atracción para una fuerza de trabajo del campo y poblaciones aledañas a las cachimbas que encuentran en los caminos un nicho económico, es decir, una salida o una alternativa a la precarización del trabajo del campo y otros trabajos en las zonas rurales (como el procesamiento de comida y de empaques).

Sara: Aquí a veces hay gente que te pone de malas, pero todo bien. Es que, como para irte al campo... (*Hago un gesto de incomprensión*). Sí, al campo. Bueno, no es la única opción, pero aquí se da mucho. Pagan 150, es lo más. Porque si te vas a trabajar al pueblo como quien dice, te van a pagar 120. Vas a pagar 12 pesos de pasaje, tiene que poner la comida y aquí no. Aquí me pagan 200 pesos, me dan almuerzo y comida. Además, están las propinas. Y me la paso a gusto. No ando de sol a sol. Y me la llevo bien, cotorreo con mis amigos.

Lo interesante de todo esto es que el llamado o la atracción de la fuerza de trabajo en algunos casos (como en las cachimbas) es selectiva, en donde son sólo mujeres solteras, en su mayoría con hijos, las que trabajan ahí. La división sexual del trabajo que se puede encontrar en la cachimba en general es *similar* a la del modelo ‘hombre proveedor-ama de casa’. Pero en la cachimba se ofrece un servicio, que en primera instancia parece un *simulacro* del modelo antes mencionado. En este caso, no existe un vínculo con el mismo grado de coacción, creando ligaduras con implicaciones distintas. Este vínculo es resultado de las prácticas performativas concretas que se realizan en el marco de la cachimba. Es *un simulacro*, en tanto las trabajadoras conocen su condición autónoma. A partir de estas relaciones interpersonales es que se desencadenan diversos procesos locales “en donde se puede observar que la lógica de la acumulación interfiere o define asimismo la organización de los espacios” (Pérez Orozco, 2014: 135). Por ello, al hablar de organización social se considera asimismo los roles que cada actor interpretará en dichos espacios porque son en este entramado de relaciones en donde descansa determinada organización social. El trabajo de las mujeres en las cachimbas se conecta con la necesidad de reproducción de los autotransportistas (trabajo en su gran mayoría realizado por hombres) en el sentido de que esta labor responde al

tipo de trabajos que para ser realizados “requieren de lo femenino, lo feminizado y lo feminizable” (Wence, 2015: 226). El trabajo feminizado se conectan con los procesos económicos “masculinos”, acogiéndolos e impulsándolos, integrándose a los procesos de acumulación de valor. Es el *simulacro* del modelo tradicional de *proveedor-ama de casa*, lo que lo hace tan atractivo para los camioneros.

El trabajo cotidiano que realizan las mujeres de las cachimbas concuerda con uno de los elementos fundamentales en la construcción del género: la labor de cuidadora (Butler, 2001).⁸⁰ La asociación cuidados-mujeres-amor embona perfectamente dentro de esta división sexual del trabajo en concreto. Una división sexual del trabajo enmarcada en un sistema de movilidad específico que la dota de cierta particularidad; el flujo constante de sujetos conocidos y desconocidos. Para insertarse dentro esta específica división sexual del trabajo -que se da en el contexto de las cachimbas- es necesario un cuerpo trabajador, un cuerpo generizado de mujer, con determinado perfil social y de clase. Se produce una interseccionalidad que genera cuerpos mucho más precarizados y vulnerables.⁸¹

Lo que encontramos en las cachimbas es la oferta de un trabajo feminizado, en el que, al ser fundamentales las relaciones ‘extraeconómicas’ como el amor y el flirteo, se puede hablar también de que éste se enmarca en dentro de un sistema heterosexual, reproduciendo diversos patrones sexuados de comportamiento. Esto en tanto al trabajo precario que realizan y al rol que desempeñarán dentro de las relaciones afectivas. En el marco de este sistema “el cuerpo sexuado se instituye en herramienta de trabajo fundamental” (Pérez Orozco, 2014: 115), al mismo tiempo que las trabajadoras requieren explotar las “capacidades que han sido históricamente desplegadas en el trabajo de cuidados” (*Ibidem*).⁸²

⁸⁰ Dentro de esta labor se encuentra la producción de alimentos, bebidas y espacios de descanso necesarios para la fuerza de trabajo del autotransporte y el tejido afectivo que se despliega de los contactos constantes en dichos espacios y que forman parte de los elementos necesarios para que las trabajadoras se encuentren física, mental y anímicamente disponibles para no cesar de trabajar.

⁸¹ Para comprender el concepto de interseccionalidad puede consultarse los trabajos de Bell Hooks (1984, 2000) Este concepto permite reconocer los procesos complejos que producen las desigualdades sociales. Procesos en el que se cruzan y son corporizados por un sujeto, ciertas condiciones socio-culturales.

⁸² Amaia Pérez Orozco (2014) señala que existe una tendencia a nivel global de feminización de las condiciones de empleo (al expandirse una realidad de precariedad laboral y de individualización de la relación salarial). Esta expansión de las características del trabajo feminizado también incluye al componente afectivo-relacional y la capacidad comunicativa, en donde estos juegan un papel determinante en las estrategias productivas. Para entender esta tendencia global. Véase también el trabajo de Cristina Morini (2014), *Por amor o a la fuerza. Feminización del trabajo y la biopolítica del cuerpo*.

Si la base de este *nodo* particular del sistema de movilidad del cual forman parte las trabajadoras de las cachimbas y los camioneros de carga en México es, justamente, una división sexual del trabajo específica en la que se entrelazan la reproducción material y afectiva de ambas fuerzas de trabajo. Por ello resulta fundamental entender el rol que adquiere cada una de ellas en dicho sistema. Si el género es una realidad performativa en la que se va re-construyendo continuamente la norma de lo que es *ser mujer* y *ser hombre* acorde a una matriz heterosexual (*Ibid.* 139), es frente a estos papeles que cada actor según su género se relaciona y da sentido a su día a día y a la realidad *emosignificativa* en la que participa. Sólo es a través de los actos performativos de estos roles que el sistema (las cachimbas) funciona de la manera en que lo hace. Y no sólo eso, sino que esas relaciones interpersonales posibilitan la conexión de lo que sucede en ese espacio “remoto”, a borde de carretera, con un grupo de trabajadores itinerantes (los camioneros), actores que materializan la circulación de mercancías del país.

SUBJETIVIDAD: LUGARES DE TRABAJO, LUGARES DE VIDA

La división sexual del trabajo específica en la que se desenvuelve la vida de las trabajadoras de las cachimbas; las dinámicas laborales; el perfil de las trabajadoras; la organización temporal basada en la división de los turnos; la filtración de la vida íntima a la laboral y viceversa; los nexos entre las compañeras; y la relación con sujetos que van de paso y otros que realizan paradas intermitentes (pero que a pesar de esa intermitencia se vinculan afectivamente) producen una configuración específica de la vida, la existencia cotidiana y la subjetividad de estas trabajadoras. Quisiera delimitar algunos rasgos que componen la subjetividad de las trabajadoras de las cachimbas en pos de comprender a mayor profundidad la relación indisoluble entre su trabajo y su vida íntima; entre el trabajo reproductivo y el afectivo.

En primer lugar podríamos al situar al trabajo en la cachimba como una forma de economía a *retazo*. La economía a retazo es “la activación de redes que estaban latentes o no existían en las que se comparten recursos y se ponen trabajos en común. Se comparte el tiempo en intercambios no monetarizados que resuelven necesidades concretas. Se comparte el dinero, generando flujos financieros alternativos e informales. Se pone en común la información, saberes que son en

sí recursos” (Pérez Orozco, 2014: 146). El carácter informal en la organización y el trabajo al interior de las cachimbas deriva en una composición de *redes de trabajadoras* (*ibid*, 2014) que parte de la necesidad de autoorganización del trabajo y de su marginalidad respecto de los procesos formales de la economía y el Estado.

Si bien esta organización de mujeres en red no necesariamente es consciente, está presente en la manera en que se abren las puertas de las cachimbas para las mujeres con determinado perfil, además de que lo que se comparte en dichos contextos trasciende en gran medida el mero aspecto laboral, lo que incluye formas de solidaridad entre las trabajadoras.⁸³

Es común observar, al interior de las cachimbas, momentos en que las trabajadoras comparten su vida íntima entre ellas. No sólo son compañeras de trabajo, sino de vida. Muchas veces, las mesas de las cachimbas se vuelven mesas de trabajo para coser uniformes escolares o para hacer la tarea con los hijos; se celebran cumpleaños o se aconseja sobre la vida íntima y amorosa. En una ocasión, en la cachimba de Tina, todas las trabajadoras ayudaron durante una semana a elaborar los decorativos para la fiesta de cumpleaños de la hija de una de ellas.

La red se extiende a mujeres provenientes de los mismos pueblos, a amigas primas o hermanas. A través de esta red de mujeres se organizan los trabajos y el acceso a los recursos. Emergen como hogares, unidades socio-económicas básicas, que incluye elementos laborales, educativos, de afinidad, solidaridad, apoyo, etc. Por eso, independientemente de si tal o cual mujer vive o no en la cachimba en donde trabaja, ésta se convierte en un *hogar-vivienda*. La distinción entre los lugares de trabajo y los de vivienda se desvanece en tanto que las trabajadoras cuando están en casa trabajan para la reproducción de sus hijos y muchas veces realizan llamadas y mensajes telefónicos con los *clientes-amigos*; y en tanto están en el trabajo, las situaciones, problemas y alegrías del hogar y la familia se cuelan al interior de los establecimientos laborales. Esto converge con el señalamiento de Cristina Morini en relación a que en la actualidad hay una tendencia a ligar la esfera laboral con la íntima a tal grado que la diferencia entre *producir* y *producirse* tien-

⁸³ Es claro que esta organización de mujeres en red no excluye los conflictos y las discordias entre trabajadoras. Estos conflictos se dan a diario entre las trabajadoras y entre éstas y sus patronas. El conflicto es cotidiano, se va y vuelve. Muchas mujeres me contaban que después de sentir que el trabajo en determinada cachimba les era insoportable volvían después de determinado tiempo. Además el conflicto genera una movilidad entre las trabajadoras de las cachimbas que cambian constantemente de establecimiento. Sin embargo, a pesar del conflicto constante y la permuta constante de cachimbas, la organización en red continúa porque trasciende a las trabajadoras. Es una organización informal, pero a gran escala estable. Las dueñas de las cachimbas -muchas ex-trabajadoras- contratan solamente mujeres que conocen directa o indirectamente por medio de otras trabajadoras.

de a desvanecerse puesto que "el trabajo se presenta como la expansión total de la actividad humana" (2014: 160).

Un día llegué a la cachimba de Tina, me encontraba en la entrada, fuera del área de la cocina. En la mesa de la cocina, apenas dividida por una barra se encontraban Tina, Romina, un hermano de Tina y Sara. Todas platicaban. Cuando me vieron llegar hicieron una broma que no alcancé a escuchar. Todas estaban ocupadas en hacer los presentes que regalarían a los invitados a la fiesta de la hija de Tina⁸⁴. A principios de noviembre la hija de Tina cumpliría 4 años. A la fiesta estaban invitados 150 niños, más sus padres. Me senté y les dije que me dieran unas tijeras, que les ayudaría. Mientras tanto Sara y Romina intercalaban el trabajo de manualidades con la atención y la cocina del comedor. Recortaban o doblaban telas sin dejar de lado la atención del comedor. De cuando en cuando *checaban* sus teléfonos celulares y mandaban algunos mensajes. Sara (que es prima de Tina) y un sobrino de Tina pelean por la señal del Internet. Sara quiere que el chico le compartiera un poco de señal de su celular. Después de intercambiar discutir el muchacho activó su celular y lo aventó al centro de la mesa. Y de mala gana dijo, "ahí está, tienen 10 minutos". Romina y Sara sacaron rápidamente sus celulares, se conectaron y abandonaron por unos minutos las tareas de la fiesta de su sobrina.

Las cachimbas se instituyen como un *hogares-vivienda*, ya que "los hogares pueden tomar mil formas, en absoluto reducibles a la figura de la familia nuclear tradicional: familia extensa, familias recompuestas, hogares unipersonales, monoparentales, transnacionales, parejas de distinto sexo y del mismo sexo, hogares compuestos por personas sin parentesco ni vínculos legales entre sí, etc" (Pérez Orozco, 2014: 161). En las cachimbas se puede observar la integración de familias extensas, compuestas por mujeres que se autoorganizan para sobrevivir; mujeres solteras; a menudo oriundas del mismo poblado que la dueña; familiares de la misma o amistades recomendadas por alguna trabajadora. También es común que dentro de una cachimba se integre a las mujeres que ya se encuentran dentro de la red de trabajadoras; mujeres que provienen de otras cachimbas y piden trabajo en otra aldea. Y es que debido a la precariedad e informalidad que permea el contexto de las cachimbas existe una fuerte interdependencia. "La interdependencia en tanto condición básica de la existencia". [De ahí la necesidad de redes] "que se hagan cargo de la vida [...] se refuerza la familia convencional y se actualiza la familia extensa" (Pérez Orozco, 2014:

⁸⁴ Tina tiene una hija con un camionero y en ese entonces, se encontraba embarazada de otro camionero del cual recientemente se estaba separado.

147).⁸⁵

Independientemente del lugar que tienen las cachimbas dentro de la vida de las trabajadoras, como un espacio que va mucho más allá del mero lugar de trabajo, para ellas su vida se encuentra condicionada y organizada por la relación con sus hijos. Al ser madres solteras, gran parte de la responsabilidad recae en su tiempo y sus ingresos económicos. Si bien en muchas ocasiones reciben la ayuda de algunos de sus familiares, como su madre, que cuidan de sus hijos mientras están ausentes. Su vida laboral, la cual consume la mayor parte de su tiempo, gira en torno al cuidado y responsabilidad de su familia.⁸⁶ Gran parte de las conversaciones entre las trabajadoras y entre éstas y los camioneros aborda la desesperación, las angustias o frustraciones referentes a la educación y el desarrollo de los hijos; a las dificultades económicas de mantener a una familia. Es la familia, para estas mujeres, tal condicionante que resulta imposible que sus dinámicas no se cuelen a las dinámicas laborales al interior de las cachimbas.⁸⁷

En casa, para las trabajadoras resulta difícil hacer conjugar los ritmos de las cachimbas y el hogar. Los horarios del trabajo son a veces incompatibles con los de la vida escolar de los hijos. Por ello, al verse imposibilitadas de sacrificar horas de trabajo en tanto fuente de sobrevivencia, deben prescindir de tiempo con su familia o de tiempo de descanso.

En una ocasión, en la cachimba de Tina, vi llegar a Lina. Estaba radiante, arreglada y maquillada. Peinada de forma distinta a como yo estaba acostumbrado a verla. Le dije que se veía muy alegre y me contó que había estado mucho más tranquila desde que se salió de trabajar con Doña Isa (recientemente tuvieron problemas personales entre ambas ella fue despedida y encontró trabajo con Tina, en la siguiente cachimba). Feliz, aunque que no había dormido mucho,

⁸⁵ Las redes de apoyo y colaboración que se dan en estos espacios exceden el concepto tradicional de familia (Pérez Orozco, 2014). Esta familia extensa se puede extender no solo a las propias compañeras de trabajo, con quienes se comparte el día al día, los sentimientos, experiencias y frustraciones, sino con los camioneros que se vuelven parte fundamental de sus vidas, a lo largo de los años.

⁸⁶ Es por ello que “debemos recordar que nos encontramos en un periodo en el cual se está desarrollando un nuevo tipo de patriarcado en el cual las mujeres no son solo amas de casa, pero en el que los valores y las estructuras sociales tradicionales aún no han sido cambiadas. Por ejemplo, hoy muchas mujeres trabajan fuera de la casa, muchas veces en condiciones precarias, lo que supone una pequeña fuente de mayor autonomía.” (Federici, 2014)

⁸⁷ Esta es una fuerte distinción entre la subjetividad de las trabajadoras y la de los camioneros. Estos se pueden desprender físicamente de sus hijos, los cuales permanecen en su ciudad de origen a cargo de sus madres y tan sólo los visitan cada vez que pueden (aunque el contacto sea cotidiano gracias a los medios de comunicación). Por el contrario, las trabajadoras de las cachimbas tienen la responsabilidad completa de sus hijos y deben de estar atentas a su desarrollo constantemente. En muchas ocasiones, deben trabajar con su hijo a un lado, de quien deben hacerse cargo al mismo tiempo que cumplen sus labores. Por eso muchas de ellas lo dejan al cuidado de su madre, sin embargo, al terminar su jornada laboral deben de tomar la batuta del cuidado.

tan sólo cuatro horas. Pero me dijo que generalmente así era. Me contó que por lo general salía a las siete de la mañana. Para entonces sus dos hijos ya se alistaron y se marcharon a la escuela, uno va en la primaria y el otro en la secundaria. Así que con el dinero que ganó durante la noche y la madrugada anteriores va directamente a la escuela para llevarle algo de dinero a sus hijos. Al regresar a su casa duerme un poco. Pero sólo unas cuatro o cinco horas hasta que regresan sus hijos de la escuela a quienes les sirve de comer. De ahí ya no podía dormir por todas las cosas que tenía que hacer en casa. Más tarde, sale a cubrir su turno.

Otro día, acompañaba a Sara y Romina mientras limpiaban la cocina. Romina también barría y limpiaba el área de mesas. Sara limpiaba la estufa de gas y los trastes. Mientras Lina, sentada en la mesa a mi lado, esperaba a que cambiara el turno. Lara, la otra muchacha del turno nocturno, aún no llegaba. Romina se sentó y comenzó a platicar con Lina y conmigo. Hablan de los problemas con los hijos. Romina contó que estaba demasiado cansada pero que todavía tenía que llegar a su casa a lavar los uniformes. Les había comprado tres juegos a sus cuatro hijos, de esa forma sólo tenía que lavar cada tercer día. El domingo, su día de descanso también lo usaba para lavar.

En relación a las dinámicas del trabajo, el carácter de la conjunción de los quehaceres que se realizan cotidianamente hace indisoluble el trabajo físico y el mental. Se requieren aprender a manejar las emociones y gestionar la multiplicidad de vínculos sociales. A la par de que se utiliza el cuerpo de obra que realiza un trabajo en concreto de presencia, atención, ordenamiento del espacio y producción de alimentos.

Lo emocional por lo tanto, aparece como un componente importante de las bregas diarias de las trabajadoras. En tanto que el trabajo absorbe la mayor parte del tiempo del día de las trabajadoras, dentro del espacio laboral es complicado abstraerse de las preocupaciones y angustias personales de las mismas. Los enojos, la felicidad, las expectativas, la tristeza y la desesperación son componentes habituales y determinantes en las relaciones interpersonales de estos espacios. Es común ver a las trabajadoras contar sus problemas a los camioneros; llorar mientras ellos intentan aconsejarlas o reírse después de relatar algún chisme.

El carácter íntimo y el trato directo con los clientes significa un involucramiento afectivo entre estas trabajadoras y los viajeros. Lo que revela su necesidad de adquirir un conocimiento sobre la gestión de estos vínculos afectivos. Esta gestión se hace evidente en la diferencia de trato

que se hace según sea el cliente que arribe a la cachimba. Las trabajadoras deben aprender gestionar las relaciones afectivas de su esfera laboral e íntima porque estas son permeables e invaden la otra esfera constantemente. Sí están trabajando, la familia y los vínculos con los camioneros que están a distancia se hacen presentes; al igual que cuando están en casa se comunican con las amistades o las compañeras del trabajo.

Dentro de la conjugación del trabajo y las emociones el teléfono celular posee un lugar importante en tanto dispositivo que organiza y posibilita las relaciones a distancia. El celular les permite un acercamiento entre ellas, así como con lo que sucede en su casa y con su familia. Además de que permite que la relación con los clientes se extienda a momentos en que estos no se encuentran físicamente en las cachimbas. El celular resulta una herramienta sumamente importante, sobre todo para poblaciones que se encuentran en un contexto como este: dispersas y en constante movimiento. Los teléfonos celulares permiten una estrecha relación y planificación de los tiempos a distancia, además de que permite una interacción virtual, la *ausencia presente* (Urry: 2007).

El trabajo en las cachimbas se asemeja al trabajo de las mujeres amas de casa. En las cachimbas se hace una reproducción de un ambiente conocido, familiar, en donde los camioneros se sienten integrados. Parte importante de esta reproducción tiene que ver con la división sexual del trabajo de este *sistema de movilidad*. Sin embargo, claramente el trabajo en las cachimbas es un servicio, no es una *cosa* en sí. Podría concebirse como un *simulacro*. Existen prácticas similares a las que posee una ama de casa y su esposo, pero en la mayoría de los casos, cuando no existe una relación amorosa, éstas terminan en cuanto termina el simulacro. Una vez partido el camionero ellas continúan con su vida independiente de aquellos hombres (aunque sí haya dependencia en otros aspectos como a un trabajo precario y sujeto a relaciones de clase dentro del capitalismo). Sin embargo, la reproducción de estas dinámicas del hogar, pueden permitir la proliferación de patrones machistas. Mientras esto sucede, estos patrones son parte de la subjetividad, en tanto moldean el comportamiento de las trabajadoras en las cachimbas. Además de esto, en ocasiones es importante el imaginario sobre lo que les puede deparar al trabajar en una cachimba. Muchas trabajadoras buscan trabajo como forma salir de las tradiciones y los hombres de su lugar de origen. Por ello, muchas veces tienen la aspiración de que alguno de los clientes que llegan podría enamorarla y llevarla a vivir a otro lado. Es un tema recurrente, a pesar de los *fracasos amorosos*, como ellas los conciben; muchas hablan de encontrar a *su media naranja*.

Esto no sólo es un imaginario, en realidad ha pasado, muchos camioneros se han casado con mujeres que trabajaban en una cachimba; sin embargo, no siempre es así. Muchos camioneros son casados y si llegan a tener una relación amorosa con alguna trabajadora suele ser temporal.

Paty: He tenido trabajadoras que se han casado. Cuando estábamos ahí en el pueblo. Una, dos, tres de mis muchachas encontraron esposo. Y viven todavía con ellos. Se casaron con ellos. Una vive en Hermosillo, otra vive en Mexicali, y otra vive en México. Y yo les digo a ellas [*las que trabajan actualmente*], pues. *Ustedes no se desesperen, van a encontrar a su media naranja, van a ver*, les digo. Y sí, con ellas ya me tocó ver. Y me siguen mandando mensaje. ¿Cómo estás? Me mandan fotos de los hijos que han tenido.

Resulta interesante dentro de los elementos que componen la subjetividad de las trabajadoras el mapa de las esferas sociales que integran su vida. Tiene que ver con los vínculos sociales y la red de afectividad que cada trabajadora teje a través de los diversos ámbitos de su vida. Muchas veces, es en este marco de sociabilidad que las trabajadoras pueden encontrar un fuerte gusto por su oficio. Es un elemento que vincula lo material con lo afectivo; cocinar y limpiar con las pláticas y las emociones. El gusto de trabajar en un lugar que es constantemente atravesado por un flujo masculino lo relata una de las trabajadoras:

Romina: Me gusta convivir aquí. Estar vacilando con todos los que llegan. Atender, traer cosas, así. Servir platos o llevar. Hacer comidas, también me toca. Todas las áreas. Me toca todo. Cuando no viene Sara, me toca hacer comida. Cuando no viene Vicky, me toca el área de tortillas. Así que en las tres ando. Me gusta. Pero no convivo con todos, es con ciertos clientes. Pues sí, ahorita llegaron esos cinco. O ese muchacho que se acaba de ir, yo no lo conozco, pero si me habla pues le contesto, Pero con los de allá, como los conozco de años pues voy y me siento con ellos. Si tengo modo, me siento con ellos.

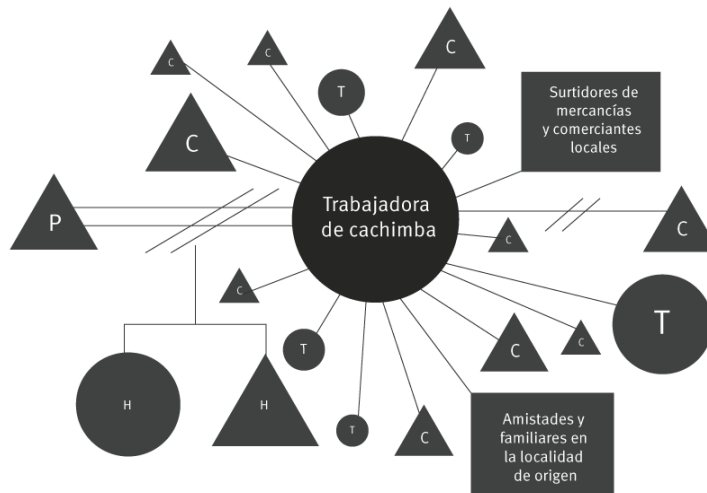
Las trabajadoras crean un tejido de vínculos sociales que integran diversas esferas. Trabajan en las cachimbas en donde se relacionan con sus compañeras y los clientes; mantienen los vínculos originales con su familia y amistades de su localidad de origen; al mismo tiempo se vinculan con los comerciantes y productores que abastecen su negocio; y finalmente, poseen una multiplicidad

de vínculos afectivos esparcidos por las carreteras, con los camioneros.

En contraste, y para comparar, los camioneros tienen un panorama muy distinto, debido al desplazamiento constante en el que se ven inmiscuidos como producto de su relación laboral. Los camioneros se trasladan constantemente desde puntos muy diversos de la república a otros y vuelven, intermitentemente, a su casa, con su familia. Por ello, son ellos los que se trasladan mientras gran parte de sus vínculos afectivos (con excepción de sus colegas y amigos camioneros que también se desplazan constantemente, y los lugares en donde se relacionan) permanecen, más o menos, fijos en un mismo punto geográfico.

Finalmente, un último elemento de la subjetividad es la que tiene que ver como una lucha cotidiana entre la posición a la que a estas mujeres se les hubiera relegado de haber permanecido en sus localidades y el lugar que adquieren al buscarse la vida en estos espacios laborales. Es decir, una lucha entre dependencia e independencia, autonomía y subordinación, ya sea a la familia, al esposo o a los roles que marca la tradición de sus localidades.

MAPAS PARENTALES, SOCIALES Y AFECTIVOS DE LAS TRABAJADORAS DE LAS CACHIMBAS

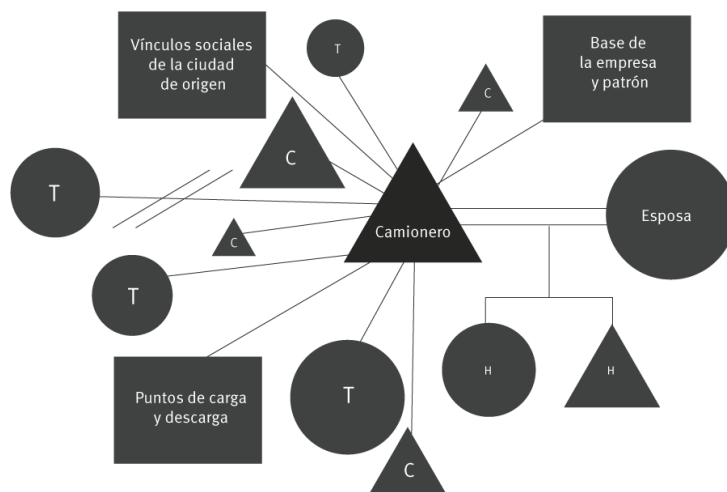


Mapa de vínculos sociales-afectivos de las trabajadoras de las cachimbas en el marco de la circulación de personas por la carretera. La C corresponde a 'camionero', y representa la relación social y afectiva que tiene determinada trabajadora con un camionero. Esta relación puede ser de diversos tipos, amistosa, amorosa, sexual, parental o solidaria. La H corresponde a hijo o hija. La P es de 'padre biológico de los hijos de la trabajadora' y se vincula a la trabajadora a través de una ruptura (/ /), representando su condición de madre soltera. También se puede observar otra ruptura (/ /) con otro camionero. Esto representa las múltiples parejas que puede tener en una cachimba y las rupturas con las mismas. H es para 'hijos'. En ocasiones los hijos pueden ser producto de la relación con diversas parejas a lo largo del tiempo. Los cuadrados representan lugares y sus habitantes o algunos vínculos sociales con también circulan de forma intermitente por la cachimba, como es el caso de los surtidores. El tamaño de las figuras representan la intensidad de la afectividad de la relación, lo que habla de diversas formas de afectividad y grados de intensidad de la misma.

Por un lado, se podría ver el trabajo en las cachimbas como algo liberador para las mujeres; por otro se reproducen roces, trabajos precarios, reproducción de patrones machistas y explotación laboral. Además muchas veces se encuentran en conflicto constante con su vida familiar, objeto de críticas y prejuicios por parte de sus padres u otras personas cercanas de sus pueblos de origen. Esta conflictividad también juega dentro de su construcción subjetiva..

Paty: Bueno, en sus *pueblitos* la gente es conservadora. Si tienen problemas hasta con sus familias. Porque esta señora que tiene los cinco niños un día va [a su casa] y otro día se queda aquí [en la cachimba] y al tercer día va, para ahorrarse el pasaje. Entonces dice ella que en su casa luego le dicen que prefiere estar más aquí conmigo que con su familia. *No, dice, yo me quedo allá porque quiero traer más dinero a mi casa, a mis hijos. Y pues yo, yo me quedo por eso a dormir.* Pero, sí. En su misma familia a veces las regañan sus papás. Como ella tiene a su papá y a su mamá. Ya no deberías de ir a trabajar ahí, mejor aquí. En corto, pues, en el *pueblito*, dice. Pero es que allá nadie me va a dar mis propinas. Yo sé que voy a trabajar en un mercado, en una cocina pero ahí nada más voy a ganar el puro *sueldito* que yo sé que no me va a ajustar para mis hijos. Y aquí hay un cliente que le da 50 pesos, otro que le da 20, otro que le da 10, 15.

MAPAS PARENTALES, SOCIALES Y AFECTIVOS DE LOS CAMIONEROS



Mapa de vínculos parentales, sociales y afectivos, dispersos por la carretera y las ciudades, que los camioneros construyen durante su vida laboral. La T corresponde a 'trabajadora de cachimba', y representa la relación afectiva con estas mujeres, que puede oscilar entre la amistad, la solidaridad, el amor o las relaciones sexuales. La H corresponde a hijo o hija. También se puede observar alguna ruptura amorosa (//) con con alguna trabajadora. La C, es de 'camionero', y simboliza el vínculo afectivo con los colegas. Los cuadrados simbolizan lugares con los que los camioneros establecen cierta relación significativa o que son parte de su ámbito laboral. El tamaño de las figuras representan la intensidad de la afectividad de la relación, lo que habla de diversas formas de afectividad y grados de intensidad de la misma.

En primera instancia las cachimbas aparecen como un refugio económico en donde las mujeres puedan asalariarse para sobrevivir y mantener a sus hijos. Muchas de estas mujeres, en su mayoría madres solteras, provienen de ambientes de violencia intrafamiliar por lo que estos trabajos les posibilitan cierta independencia y autonomía, y por lo tanto algún control de sus vidas alejadas de alguien que las violenta.⁸⁸ Esta independencia se hace de los padres de sus hijos, de su familia de procedencia y de las dinámicas económicas y sociales de sus lugares de origen. La sensación de autonomía “puede producir que estando *solas* (o sea, viviendo autónomamente, con o sin criaturas), haya mujeres que sienten que mejora su calidad de vida, porque ellas mismas controlan el dinero, porque lo distribuyen a su modo, porque salen de relaciones de violencia, porque ganan autoestima” (Amaia Pérez Orozco, 2014: 75). *Lo que sobran aquí, son hombres*, espetan a menudo las trabajadoras.

Sara: Desde que dejé al papá de la niña no he tenido ningún compromiso de vivir [con una pareja], de que lo tenga en mi casa y que él me mantenga, tener mis responsabilidades, no. Desde entonces. He estado con él [*su actual pareja, un camionero*], pero así. No tengo responsabilidad. [...] pues él si me ayuda pero no de decir ya estoy en mi casa [*en la casa de ella*], ya está conmigo, él me mantiene...

Si bien es indispensable mirar las relaciones de género que entran en juego en el marco de la cachimba, entre las trabajadoras y sus vínculos sociales (familia y camioneros), es necesario también abordar esta labor específica dentro de las relaciones de clase.⁸⁹ “Si bien es cierto que en la sociedad capitalista la identidad sexual se convirtió en el soporte específico de las funciones de trabajo, el género no debería ser considerado una realidad puramente cultural sino debería ser tratado como una especificación de las relaciones de clase.” (Federici, 2015: 30) Es decir, conectadas a ciertas dinámicas económicas más amplias, enmarcadas en relaciones de poder, de las cua-

⁸⁸ Aunque muchas de ellas, al trabajar en las cachimbas comienzan relaciones amorosas que puedan reproducir patrones violentos, ellas ya se encuentran dentro de una red de mujeres trabajadoras en el cual pueden refugiarse. Por lo menos para, de nueva cuenta como solteras, trabajar otra vez y mantenerse a ellas y a su familia. Muchas de ellas, al entrar en una relación con un camionero dejan de trabajar y cuando esta finaliza vuelven a las cachimbas ya que saben cómo regresar a la red de trabajo de las cachimbas.

⁸⁹ Si bien las trabajadoras poseen un trabajo informal y los camioneros a menudo dentro de un régimen formal de trabajo se podría considerar que ambos pertenecen a la misma clase dentro del sistema económico. En ese sentido es que esta empatía puede resultar también un motivo de visita y comunión entre los dos grupos sociales.

les son también trabajadoras explotadas que contribuyen a la producción de valor y la acumulación global de capital. Es decir, si al entrar a las cachimbas se podrían disolver algunas relaciones de poder, se pueden generar otras de diferente índole, como relaciones de explotación a través de la vinculación a la circulación global de mercancías; en concreto a la vinculación con la reproducción de la fuerza de trabajo del autotransporte. Además de que al salir al mercado laboral su jornada se duplica, al tener a su cargo y responsabilidad su familia.⁹⁰

Si bien la vida en la cachimba implica un trabajo sometido por las dinámicas de explotación del capital (aunque en el caso de las dueñas comprenda una forma de autoempleo) al estar vinculado a las relaciones a las dinámicas económicas del mismo, el modo de vida que se desprende de esta labor está relacionada con la búsqueda y la lucha de este grupo de mujeres por una vida digna. Aunque se vea envuelta por contextos de sobreexplotación, precariedad y pobreza; en muchos casos, puede ser considerada por estas mujeres como una vida mejor en comparación a la que tenían con anterioridad o, al menos, una única y digna salida a los problemas que tienen en sus localidades de origen. Las trabajadoras son conscientes de lo compleja y complicada que puede ser su vida, así lo expresan constantemente. Son conscientes de la precariedad de sus condiciones. Algunas de ellas se sienten desafortunadas en el amor y en la vorágine de relaciones amorosas que envuelven las cachimbas, pero tal vez alegres de estar alejadas de una pareja que las golpee; sienten que el dinero no alcanza; o que las jornadas son largas y extenuantes, sobre todo cuando padecen el agobio de una doble jornada laboral. Sin embargo, sus discursos, sus hábitos y las maneras en que miran su existencia a menudo se encuentran impregnadas de resplandores de dignidad, orgullo y autoestima.

Una tarde, acompañaba a Sara mientras ella cocinaba toda la comida para una jornada en la cachimba. Ella me explicaba sus respuestas frente a los señalamientos de sus familiares y conocidos sobre su forma de vida, sobre su trabajo en las cachimbas y sobre sus diferentes relacio-

⁹⁰ “Es un engaño del que hoy podemos darnos cuenta. La ilusión de que el trabajo asalariado podía liberar a las mujeres no se ha producido. Pero es que, en general, el trabajo asalariado no ha liberado nunca a nadie. La idea de la liberación es alcanzar la igualdad de oportunidades con los hombres, pero ha estado basada en un malentendido fundamental sobre el papel del trabajo asalariado en el capitalismo. Ahora vemos que esas esperanzas de transformación completa eran en vano. Al mismo tiempo sí vemos que muchas mujeres han conseguido más autonomía a través del trabajo asalariado, pero más autonomía respecto de los hombres no respecto del capital. Es algo que ha permitido vivir por su cuenta a muchas mujeres o bien que tuvieran un trabajo, mientras su pareja no lo tenía. De alguna forma esto ha cambiado las dinámicas en los hogares, pero en general no han cambiado las relaciones entre hombres y mujeres. Y, muy importante, eso no ha cambiado las relaciones entre mujeres y capitalismo: porque ahora las mujeres tienen dos trabajos y aún menos tiempo para, por ejemplo, luchar, participar en movimientos sociales o políticos” (Silvia Federici, 2014).

nes con algunos camioneros. En un momento, sonrió y espetó seriamente: *Yo siempre he sido bien cabrona, en la forma grosera. De que yo les digo, a mí no me anden cuidando el culo, a mí pregúntenme si mi hija no tiene zapatos, ropa. A mí, si yo ando o no ando de cabrona es mi problema.*

Las experiencias cotidianas, el enfrentamiento y la resolución de los problemas diarios orilla a las trabajadoras de las cachimbas a confirmarse así mismas como cabezas de familia. Es frente a la ausencia del padre ellas son quienes toman un lugar central en el desarrollo y las decisiones del hogar. Ante la posibilidad de sostener a una familia a partir del trabajo en las cachimbas, las mujeres construyen un discurso sobre sí mismas y una reivindicación sobre su trabajo y sus prácticas, íntimas y laborales. En tanto es un trabajo que permite la reproducción de su hogar y sus hijos, el trabajo en las cachimbas es considerado un trabajo digno y defendible. Este discurso es fundamental dentro de la construcción de su subjetividad.

Para estas mujeres, el trabajo en las cachimbas podría considerarse como una lucha constante entre formas de resistencia, de búsqueda de una autonomía y vida digna y las consecuencias de formar parte de un sector de la economía invisibilizado, por lo tanto precarizado. Al ser parte importante de procesos globales de la economía se encuentran envueltas en relaciones de explotación a través de su labor como reproductoras de la fuerza de trabajo de los autotransportistas mexicanos.

4.

O BUENA COMIDA, O BUENAS MUJERES O *PERICOS* BARATOS

Dispersas por toda la red viaria; aisladas o agrupadas, las cachimbas permanecen siempre abiertas para ofrecer ciertos servicios y productos a los camioneros del país, aunque de vez en cuando otro tipo de viajeros se acerquen. Las cachimbas son edificadas, organizadas y trabajadas exclusivamente por mujeres. Es un nicho laboral feminizado; si bien, algunas cachimbas son propiedad de hombres, siempre son mujeres las que trabajan y las hacen funcionar. La mayoría de las dueñas fueron trabajadoras de varias cachimbas por muchos años. Después de adquirir experiencia y tener el conocimiento necesario; ahorran un poco y establecen su propio negocio. En Entrecaminos, ningún hombre es propietario de alguna de las cachimbas que se encuentran ahí. Por el contrario en todos los casos, son las mujeres que con trabajo diario hacen funcionar, mantener y crecer estos espacios claves para la infraestructura carretera en México. Pero, ¿cómo se organizan para trabajar?, ¿cómo son las condiciones laborales? Y ¿qué es lo que ofrecen concretamente?

En este capítulo abordaré, en primer lugar las características y condiciones laborales al interior de las cachimbas; posteriormente esa labor la analizaré en relación al lugar que poseen dentro de los procesos económicos, es decir, como trabajo reproductivo; después, describiré el repertorio de oferta de servicios y productos que la colocan en un lugar importante en relación a otros espacios similares con los que comparten la reproducción de la fuerza de trabajo del autotransporte; finalmente, se analizará la producción del lugar antropológico, la cachimba, como la base de este sistema de movilidad, en tanto espacio que detona un escenario de sociabilidades, las cuales las sitúan en un lugar privilegiado dentro del mundo cultural de los camioneros y, por lo tanto, de su reproducción material y simbólica.

EL TRABAJO REPRODUCTIVO DE LA FUERZA DE TRABAJO DEL AUTOTRANSPORTE

El trabajo que realizan estas mujeres es un trabajo reproductivo mercantilizado. Este parte de una producción de elementos necesarios para que el flujo de viajeros por carretera pueda mantenerse en movimiento. Por ello, la venta de ciertos productos, la preparación de alimentos y la producción de un lugar de sociabilidad, descanso y arraigo, forma parte de un trabajo productivo encaminado a la reproducción de una fuerza de trabajo específica.

En el contexto de las cachimbas este trabajo reproductivo se delimita a una producción y distribución material de ciertos productos y servicios como son: alimentos, fármacos, café y un espacio de descanso, aseo y resguardo. Por otra parte, la conocida *familiaridad* que cada camionero establece con las cachimbas permite vislumbrar que ese trabajo reproductivo no se limita a una parte material, sino que implica un despliegue de relaciones afectivas y simbólicas que son fundamentales para el modo de vida de ambos grupos de trabajadores. Sin embargo, el salir de casa a buscar un empleo asalariado, o un autoempleo (en el caso de las dueñas de las cachimbas), no ha excluido estas trabajadoras de una doble jornada laboral, en tanto que madres solteras y trabajadoras en un sector informal y precario. Aún deben asumir el trabajo en casa y de educación de los hijos al mismo tiempo; en otros casos, esta labor puede recaer en otros miembros de su familia de procedencia, asumiendo el trabajo, por ejemplo la crianza, la abuela o sus hermanas.

La particular división sexual del trabajo⁹¹ que está en juego en el contexto de las cachimbas se sustenta en la necesidad de realizar un trabajo reproductivo en el marco de las cachimbas y la circulación de mercancías por carretera. La “conexión productiva” de la labor de sus trabajadoras con los itinerarios de los camioneros se hace a través de la necesidad de reproducción física y afectiva de los trabajadores del autotransporte, contribuyendo a la reproducción material y simbólica de su mundo. Por ello, las labores que se realizan en las cachimbas pueden catalogarse como un trabajo reproductivo mercantilizado que se orienta a la (re)producción de una fuerza de trabajo de la economía global.⁹² Las mujeres en las cachimbas participan, junto con otros comercios en la

⁹¹ Las cachimbas conforman un *sistema de movilidad*, basado en una determinada división sexual del trabajo que integra a los camioneros y las trabajadoras de las cachimbas. Véase capítulo 3.

⁹² En ningún caso debe verse el reacomodo del trabajo reproductivo mercantilizado, ni la globalización de cuidados, ni la tecnologización del trabajo reproductivo, como posibilidad de liberación de las mujeres (Federici, 2013: 176). Es evidente que al insertarse en un mercado laboral estas mujeres, por un lado, entran en complejas

carretera y las esposas de camioneros, en los procesos de producción de las condiciones necesarias de trabajo de los autotransportistas.⁹³

Dado el contexto actual de mundialización es indispensable situar, retomar y analizar la cuestión del trabajo reproductivo (Federici, 2013). Al hacer una reflexión sobre las actividades que reproducen nuestras vidas “se disipa la ilusión de que la automatización de la producción pueda crear las condiciones materiales para una sociedad no fundamentada en la explotación” (*Ibid.*; 155). A final de cuentas, el avance tecnológico en los modos de transporte y los medios de comunicación, que han optimizado y acelerado los flujos globales (de personas, objetos e información) no han prescindido de su cuota de trabajo reproductivo sin el cual no serían posibles.

La puesta a debate de esta visión de la economía ha sido colocada en la mesa por parte de diversas corrientes feministas, que la lanzan como crítica a un “sesgo” de la economía-política clásica. Si bien Karl Marx realizó un análisis denso y profundo del funcionamiento y las dinámicas que reproducen el capital, en relación a la reproducción de la fuerza de trabajo su trabajo tuvo un sesgo. Él reconocía que, “como cualquier otra mercancía, la fuerza de trabajo debe ser producida y, consecuentemente, posee un valor económico, por lo que representa ‘una determinada cantidad de trabajo social medio materializado en ella’” (1867: 229). Sin embargo, señala Federici, en su análisis Marx se limita a hablar “del consumo de mercancías que los trabajadores podían comprar con sus salarios y al trabajo productivo que esas mercancías requieren” (Federici, 2013: 153), dejando de lado trabajos como los de la restauración física y emocional de su capacidad de trabajo. Si seguimos la lógica del método marxista, la fuerza productiva en tanto mercancía, requiere de un proceso de producción.

En el contexto global, la reproducción del trabajo se ha visto reestructurada. La inversión estatal en la fuerza de trabajo “no sólo se ha declinado drásticamente, sino que la reproducción se ha visto reestructurada en forma de servicios productores de valor que la clase trabajadora debe

relaciones de poder y explotación, y por el otro, deben preservar el trabajo doméstico y de crianza no remunerado de su familia.

⁹³ La condición móvil de la vida laboral de los camioneros obliga igualmente a que el trabajo reproductivo, necesario para su labor, se deslocalice, se movilice, se multisitúe, se disperse en pequeñas escalas y se disgregue por las principales rutas de carga de mercancías. En primer lugar, encontramos el trabajo reproductivo situado en casa, el que hace su esposa, manteniendo el hogar y haciéndose cargo de la crianza de sus hijos y, después, el que se realiza, disperso, multisituado, en el borde de los caminos de todo el país: el de los restaurantes, los paraderos y las *cachimbas*. El trabajo reproductivo de las esposas o familiares no es suficiente debido a la imposibilidad de cubrirlo fuera de casa y debido a la naturaleza móvil de la jornada laboral de los trabajadores del autotransporte. Existe un doble ejército de mujeres manteniendo el flujo de mercancías; uno desde casa, otro en la carretera. En los dos espacios hay altas dosis de trabajo afectivo.

adquirir y pagar por ellos” (*Ibid.*; 165). En la carretera, existen diversos negocios de toda índole enfocados a dicha reproducción. Según sus prestaciones y condiciones laborales en particular, en parte las empresas y en parte los camioneros deben pagar por una serie de servicios que permitirán la continuidad de su trabajo cotidiano. Estos servicios pueden catalogarse según la forma de trabajo que los produzcan.

Existen establecimientos que participan de una forma *industrializada* en la producción de la fuerza de trabajo; el servicio es impersonal, no se establecen vínculos afectivos con el lugar o las personas que trabajan ahí, los productos que ofrecen son de elaborados en fábricas por grandes empresas transnacionales o regionales; paraderos, grandes restaurantes, tiendas de autoservicio. En el otro extremo se encuentran los lugares que ofertan servicios de tipo *artesanal*. No sólo por la manera en que hacen los alimentos, sino por la forma en la que se hace de clientela los establecimientos del tipo de las cachimbas y los pequeños restaurantes familiares. Después de varias visitas, los clientes se van sumando poco a poco como clientes asiduos a las cachimbas.⁹⁴ Además de que las cachimbas deben resolver todo lo que permite su funcionamiento de manera informal, la calidad del servicio y la conexión afectiva entre las trabajadoras del lugar y los clientes (camioneros) son fundamentales para la supervivencia de estos lugares de consumo. Es decir, que la oferta material pasa a un segundo plano (o por lo menos permanece al mismo nivel) y la necesidad de identificación, familiaridad, reconocimiento y lazos afectivos se vuelven sumamente relevantes. Sea del tipo *artesanal* o *industrial*, el trabajo reproductivo que es realizado en la carretera para satisfacer las necesidades de los camioneros de carga produce un valor que “se materializa de manera inmediata, en lugar de verse supeditada a la actividad de los trabajadores que reproducen” (*Ibidem*).

Además de las diversas transformaciones que el trabajo reproductivo ha sufrido acorde a las dinámicas de la economía global, también se ha reorganizado la división sexual del trabajo y las relaciones entre hombres y mujeres (Federici, 2013). Al comprender procesos sumamente complejos de relaciones afectivas y trabajo físico, el trabajo doméstico y el trabajo de cuidados no pueden ser tecnificados, como es el caso de otros procesos productivos. En cambio, “han sido redistribuidos y cargados sobre las espaldas de diferentes sujetos mediante su comercialización y globalización” (*Ibid.*: 175). A nivel global, el aumento de la necesidad de trabajo doméstico y de

⁹⁴ En el capítulo 1 se encuentra una descripción más detallada de la distinción entre estos lugares.

cuidados han significado un aumento en la industria de servicios, que hoy en día “constituye un sector económico dominante desde el punto de vista del empleo asalariado” (*Ibidem*). El trabajo doméstico ha sufrido un proceso de mercantilización, acorde a las dinámicas de clase. Es ahí, por ejemplo, que se ven envueltas las mujeres inmigrantes de los países periféricos; son las mujeres, a nivel global, las que continúan haciendo la mayor parte labores domésticas y de cuidados. Pero al margen de los índices económicos y las políticas públicas, estas mujeres laboran en un entorno de informalidad y precariedad, trabajando jornadas extenuantes y sin la mayoría de las prestaciones de la seguridad social.

Y es que existe una relación directa entre las condiciones laborales del trabajo reproductivo en general, incluido el trabajo particular en el marco de las cachimbas (informalidad y precariedad), y su invisibilización dentro de los aparatos institucionales y los análisis políticos, sociales y económicos. Este trabajo es un trabajo que está invisibilizado; es decir, es informal, precario, sin reconocimiento social, estigmatizado, desconocido para el grueso de la sociedad. Se habla de trabajo invisibilizado en el sentido de que son trabajo que no se pagan y/o que no se miden.⁹⁵

Estas son nociones unidimensionales de la invisibilidad, que necesitamos tornar más compleja. En términos de trabajos, la invisibilidad se refiere a un conjunto amplio de carencias que se acumulan y que conforman una intersección (no necesariamente todas confluyen a un tiempo) para dar como resultado final que ese trabajo (las condiciones en las que se da y la contribución socio-económica que supone) no sea objeto de discusión pública y política. Viceversa, un trabajo será más visible cuanto más reconocido sea y colectivamente asumido esté (Pérez Orozco, 2014: 177).

Dentro de esta invisibilización se entiende que no existen forma de regular las remuneraciones; no se reconoce la contribución de estas labores al conjunto social; no generan derechos sociales y no existe regulación por parte de la colectividad para definir las condiciones laborales (delimitación de las tareas, tiempos de descanso, horarios, enfermedades profesionales, riesgos laborales). Implica que los sujetos que se desenvuelven en esas esferas no acceden a la ciudadanía económica y social, ni devienen sujetos políticos (sin canales para la intervención de sus problemas).

⁹⁵ “La (in)visibilidad se refiere a la disponibilidad o a la carencia de datos, en general, y de mediciones cuantitativas, en particular, en una obsesionada con los números [...] No buscar estos datos implica no solo negar esa dimensión última de reajuste del sistema económico, sino además ningunear esos trabajos feminizados, lo que tiene profundas implicaciones de género y, también, de clase social, ya que quienes reajustan por esta vía son quienes no pueden permitirse comprar en el mercado” (Pérez Orozco, 2014: 177 y 151).



Cajas de productos energéticos anunciados en el exterior de una cachimba. Foto: José María Castro Ibarra



Guantes de conducción y café en una cachimba de Zacatecas. Foto: Roberto Esquivel

Además, las fronteras de la (in)visibilidad, como señala Pérez Orozco (2014) son porosas y se transforman todo el tiempo, es decir, se encuentran históricamente determinadas.

Otro elemento importante de la condición de estas mujeres es su cruce con la condición social y de clase, en tanto existen grupos sociales que tienen que vender su fuerza de trabajo informal y precariamente como cuidados. Por ello, se debe entender que el sistema socio-económico en su conjunto es una estructura “intermitentemente jerárquica, donde la negación de la ciudadanía a determinados sujetos es condición *sine qua non* para que el sistema permanezca a flote. Por eso no podemos hablar de invisibilidad, sino de invisibilización” (*Ibid.*: 179).

Para el capitalismo, estos trabajos invisibilizados representan una contención a las contradicciones entre la reproducción del capital y la reproducción de la vida.⁹⁶ Al mantener distintas posiciones de poder que ocupan los trabajos y los sujetos el conflicto tiende a desaparecer o a amortiguarse porque se “resuelve en los ámbitos que *no existen* y se pone en manos de quienes no constituyen sujetos políticos.” (Pérez Orozco, 2014: 139). A la par de esto se echa a andar una ideología que sustenta el sistema económico como independiente de estos trabajos invisibilizados.

Pero el contexto en el que surgen estos establecimientos, la informalidad y el origen de sus dueñas y sus trabajadoras los envuelve en un entorno de precariedad y necesaria flexibilidad laboral que recae en extenuantes jornadas e incertidumbres de vida para sus trabajadoras, quienes no poseen ningún derecho laboral. Al respecto, Paty, la dueña de una de las cachimbas de Entrecaminos, me explicaba, las condiciones de marginalidad de la seguridad social y la relación que, en consecuencia, intenta establecer como relación laboral de apoyo:

Paty: Yo les digo que no tienen patrona, le digo que somos compañeras de trabajo. No me gusta que me presenten como su patrona. Yo me la llevo muy bien con las trabajadoras. Si una está enferma, yo me preocupo porque está enferma. Estoy todo el tiempo al pendiente. Yo todo el

⁹⁶ El conflicto capital-vida es abordado por Amaia Pérez Orozco (2014: 117). Orozco plantea en la actualidad el conflicto capital-vida se ha visibilizado considerablemente. En los países centrales se había mantenido oculto y ahora ha comenzado a emerger y en los periféricos se ha agudizado. El conflicto capital-vida refiere a una contradicción entre dos procesos: por un lado, la acumulación de capital y, por otro, la reproducción de la vida. Esta agudización se debe principalmente a tres factores: 1) “La invasión de nuevos territorios por parte de las lógicas de acumulación”; 2) A que “el proceso de financiarización de la economía ha hecho que el ciclo de valorización financiera se imponga al resto de ciclos del capital” y 3) “se ha producido una lógica de feminización del trabajo” en el que se han extendido las condiciones laborales y de vida en general que habían padecido las mujeres hasta hacía poco tiempo.

tiempo estoy sobre el teléfono... ¿Cómo estás?, ¿cómo amaneciste hoy?, ¿qué mejora tienes? Porque este trabajo es un trabajo eventual, pues. Hay partes que les dan seguro, nosotros no podemos hacer eso. Porque esto no da para eso, pues. Entonces, yo, la relación con ellas, siento que de mi parte, yo siento que es buena. No sé ellas qué dirán porque la opinión de ellas cuenta mucho.

Pérez Orozco resalta que “el desgaste que el proceso de mercado genera a la vida es algo que no se traduce en precio pero que debe ser reparado. Podríamos decir que se trata de una externalidad negativa de los procesos mercantiles” (*Ibid.*; 112) Estas externalidades (generalmente negativas) se refieren a la responsabilidad de las condiciones de vida de la población que un sistema económico, basado en la obtención de beneficio económico individual, no contrae. Es decir una serie de costes que el proceso de valorización produce pero el capital no asume, sino que se transfiere al trabajador y a su familia.

Federici ha señalado que “analizar el capitalismo desde el punto de vista del trabajo reproductivo demuestra que el capitalismo no se basa sólo en trabajo asalariado” (2015: 415). En la medida en que se reproduce fuerza de trabajo se abre otro universo de explotación que es tanto o más importante que la producción de mercancías (*Ibidem*). Esta perspectiva teórica busca reconocer que la fuerza de trabajo no es una cosa natural, sino que debe producirse lo que demuestra que la vida deviene en fuerza productiva y que “todas las relaciones (familiares, sexuales) se convierten en relaciones de producción. Es decir, que el capitalismo se desarrolla no sólo dentro de la fábrica sino en la sociedad, que deviene fábrica de relaciones capitalistas, como terreno fundamental de la acumulación capitalista” (*Ibid.*: 415).

“El trabajo que la mayoría de mujeres hacen en el mundo, que es el trabajo reproductivo y doméstico, es ignorado. Y ese trabajo es la base del capitalismo porque es la forma en la que se reproducen los trabajadores. El trabajo de cuidados no es un trabajo por amor, es un trabajo para producir a los trabajadores para el capital y es un tema central. Si no hay reproducción, no hay producción” (Federici, 2015b).

El trabajo reproductivo que se hace en las cachimbas gira en torno a mantener y producir las condiciones necesarias de trabajo para los camioneros. Dadas las características móviles de los camioneros, se reparte entre espacios de distintos tipos. Primero está el trabajo de la esposa y la fa-

milia en el lugar de origen. Desde casa se cuida a los hijos y se mantiene y organiza el hogar. Sin embargo, esta necesidad de reproducción se ve rápidamente rebasada debido a esta impermanencia geográfica por lo que debe existir también una producción de dichas condiciones fuera de casa, a lo largo de la carretera. En ese espacio, los operadores de camión deben acceder a dicha reproducción a través de diversos comercios (formales o informales) que les brinden, en primera instancia,⁹⁷ un espacio de descanso, de alimentación, aseo y estimulación para disipar el cansancio y el sueño.

En las cachimbas, el trabajo reproductivo es pagado; está sujeto a una relación salarial y a una remuneración variable (propinas) según el desempeño de las trabajadoras.⁹⁸ Aunque visto a gran escala las cachimbas también participan de la reproducción del capital, lo que aquí se presenta es una manera *artesanal* de reproducir la fuerza de trabajo frente a otras de tipo industrializada e impersonal; el trabajo que se hace aquí involucra tanto lo material como lo inmaterial; los alimentos y los sentimientos; las visitas de *paso* y el arraigo; es decir, el amor, la amistad y la solidaridad con la necesidad de aseo, descanso y alimentación. En México, lo que se constata es una combinación de distintas formas de acceder a dicha reproducción. Desde las más industrializadas e impersonales, hasta aquellas que producen arraigo. Estas formas se encuentran en disputa en diversos niveles. Pero juntas completan la infraestructura carretera de un país que se ha intentado modernizar, pero cuyo intento ha creado otra realidad que se alimenta simultáneamente de procesos económicos de índole formal e informal.⁹⁹

La producción informal que se da en el contexto de las cachimbas es única, en tanto comprende formas de sociabilidad particulares que coinciden con formas específicas de desplazamiento de personas y mercancías; de organización espacio-temporal y laboral; con oferta de ser-

⁹⁷ Esto es en primera instancia, porque rápidamente se ve sobrepasado el aspecto meramente económico, absorbiendo elementos “extra laborales” como los vínculos afectivos, a dicho trabajo reproductivo.

⁹⁸ Este “desempeño” no se limita a cocinar de forma adecuada y/o a servir correctamente las mesas. Sino que tiene que ver con el grado de simpatía que se produzca entre el cliente y la trabajadora. De ahí que exista un interés por parte de las meseras, a acercase “íntimamente” con sus clientes. Sin embargo, esta condición se puede ver rápidamente rebasada produciendo, no sólo un acercamiento *simulado* (basado en un interés económico), sino relaciones personales que pueden durar varios años.

⁹⁹ Esta tensión entre formal e informal se puede ver como un campo de lucha que según las regiones del mundo se ha encaminado de forma distinta. En algunos países centrales, los componentes formales de la infraestructura carretera predominan sobre los informales, sobre todo en las principales rutas de dichos países, por donde transitan los camioneros. De ahí en países como Estados Unidos, en donde he podido acompañar a algunos camioneros, no existan lugares como las cachimbas, sino sólo comercios y espacios controlados por el capital “formal” y el Estado.

vicios y productos, que producen formas de vida propias de dichos contextos. Sin embargo, al estar enmarcadas en la producción de infraestructuras globales que permitan la circulación de personas, objetos e información, estas realidades pueden compartir ciertos rasgos con establecimientos en contextos similares en otras regiones del planeta y otras épocas.¹⁰⁰

La producción “concreta” está relacionada al trabajo “físico” que produce un resultado concreto y visible a partir de la brega diaria. Para ello a continuación abordaré dos aspectos fundamentales, la organización laboral al interior de las cachimbas y, y la producción material que realizan, los productos “concretos” en sí. Dentro de estos productos materiales remarcaré un punto central para esta investigación: creo que hablar de las cachimbas es hablar de la *producción* de un espacio a través del trabajo cotidiano de un grupo específico de mujeres.¹⁰¹ Este espacio propicia un conjunto de encuentros significativos que posibilita una gran variedad de dinámicas sociales que trascienden los objetivos que el espacio tuvo en un primer momento. Es la producción del *lugar*, que descansa en la necesidad de cierto trabajo reproductivo, la “creación” esencial de estas mujeres trabajadoras. Es a través del trabajo cotidiano que se fabrica un espacio de relación, sociabilidad, significación, afectos y familiaridad que producen un lugar antropológico por excelencia.

CONDICIÓN Y ORGANIZACIÓN LABORAL EN LAS CACHIMBAS

Entender la organización laboral de las cachimbas no sólo permite entender la forma, las dinámicas laborales y su oferta de servicios y productos, sino que posibilita observar la especificidad de esta labor y la manera en que sus trabajadoras se integran a dichas actividades laborales; nos permite además entender cómo se conecta la esfera laboral con la vida íntima (amorosa, familiar o de ocio). Cada cachimba es única. Al acomodarse en torno a procesos informales, las trabajadoras de las cachimbas construyen cada día las dinámicas necesarias que se ajustan más a su realidad

¹⁰⁰ Sería interesante, ante la ausencia de cachimbas en otros países, observar de qué forma se realiza la reproducción de la fuerza de trabajo del autotransporte y cómo estos obreros despliegan también una sociabilidad y un entramado de vínculos afectivos multilocalizados y en movimiento.

¹⁰¹ En este capítulo se abordará la *producción del lugar* como una producción concreta realizada por las trabajadoras de las cachimbas, a través de su trabajo diario. En el siguiente, ese *lugar*, será el escenario a partir del cual se despliega, la riqueza de estos lugares, y lo que las coloca en el lugar central que poseen en el entramado de diversos procesos económicos globales: las relaciones afectivas que se tejen a través de dicho espacio.

inmediata. Ésta es producida por hábitos que se construyen colectivamente por la visita de los camioneros y las particularidades del grupo de trabajadoras que convergen en esos sitios y que cotidianamente los sustentan y reproducen. Se crea una simbiosis entre la experiencia cotidiana y la experiencia que los camioneros difunden con sus visitas diarias por las cachimbas de todo el país. En muchas ocasiones pude presenciar cómo los camioneros compartían con las trabajadoras el conocimiento y sus experiencias sobre lo que sucedía en otras cachimbas; las características, las situaciones o los productos que ofrecían en los establecimientos de ese tipo diseminados por toda la república. Esto crea un proceso de homogeneización en las dinámicas y las características de las cachimbas a nivel nacional porque se intenta adecuar estos lugares a las necesidades de los camioneros.

Por otro lado, surge otro proceso particular de la realidad concreta y cotidiana de cada una. Esto produce que cada cachimba sea singular pero que comparta ciertos rasgos y dinámicas con las demás. Es posible hablar, por un lado, de cachimbas a nivel genérico y, por otro, a nivel individual. Ambos niveles tienen como base un mundo (el de las trabajadoras) que se articula con la necesidad de reproducción del capital.¹⁰² Es por ello que a partir de hacer converger mi experiencia en diversas cachimbas del país con mi estancia en las que integran Entrecaminos, pude sistematizar las especificidades y pude identificar una tendencia que será ilustrada con los aspectos particulares de esta agrupación de cachimbas del Estado del noroeste mexicano en donde se encuentra Entrecaminos.

Pero antes de describir cómo se realiza esta reproducción es necesario entender por qué es que los camioneros se detienen en las cachimbas; qué es lo que les resulta tan llamativo de dichos espacios. El trabajo de operador de camión es una labor estresante y fatigante en tanto implica varias horas de concentración excesiva durante las que deben desplegar la habilidad necesaria para conducir apropiadamente un vehículo de alto tonelaje; largas horas de inmovilidad corporal; y extenuantes jornadas sin poder dormir debido a la responsabilidad de cumplir con la custodia y entrega oportuna de las mercancías. Sumado a esto, el trabajador experimenta un gran estrés y angustia (a veces excesiva), al ser consciente de los riesgos constantes que existen en la carretera

¹⁰² A partir de esto, es posible observar que los procesos del capitalismo han relegado la función de reproducción a un sector de la sociedad que ha tomado, informalmente, la oportunidad de dicha necesidad como medio de subsistencia. La oferta que puede encontrarse en su interior se hace a partir del conocimiento adquirido cotidianamente y de la colaboración colectiva de las mujeres que trabajan en estos espacios. Esta oferta es un conjunto de productos *concretos* que son elaborados a partir de una organización laboral en particular.

(accidentes y asaltos en el caso de México) y la presión por cumplir con los horarios de carga y descarga. Por otra parte, esto se suma a los sentimientos de nostalgia por la lejanía del terruño, el alejamiento de los seres queridos y las horas solitarias que pasan los trabajadores en sus cabinas.

Por lo tanto, la fuerza de trabajo del autotransporte que circula por las carreteras produce la necesidad de que estos trabajadores se alimenten, descansen, se distraigan y pasen tiempo de ocio. Todo lo anterior en un contexto de movilidad; sin detener sus labores y sin desviarse de sus rutas o sus deberes. Para el sistema de transporte de carga, el desarrollo carretero está encaminado a que las mercancías circulen sin parar, y cada vez más rápido. Así se intenta aumentar la productividad de los trabajadores que las trasladan. Es común que todo desarrollo tecnológico no aminore el trabajo humano, sino que lo reacomoda, lo reorganiza o muchas veces en pos de intensificar su productividad.

En las cachimbas los camioneros encuentran lugares en dónde despejarse, descansar y asearse. Encuentran comida y bebidas; fármacos que les disiparán el sueño (muchos trabajadores los consideran como una herramienta de trabajo). A través de la recreación en las cachimbas y el consumo masivo de café y fármacos, los camioneros combaten el sueño colectivamente. Los camioneros se detienen en las cachimbas para satisfacer una gama muy diversa de demandas. Estas demandas son comprendidas e integradas en la subjetividad de las trabajadoras quienes dentro del proceso de satisfacerlas pueden llegar a crear vínculos de solidaridad. Dentro del proceso de creación de esos vínculos, ellas comprenden las condiciones y las necesidades laborales de los camioneros:

Sara: Ellos paran porque les gusta llevarse con uno, platicar, desestresarse, de la forma que en el camino vienen. Como en la pista (*la carretera de cuota*), puras casetas, a eso pues... A veces se paran para ver que van a encontrar, dicen, *¿qué hay ahí?* Si no hay buenas mujeres, o sea mujeres guapas; hay buena comida o los pericos son más baratos. Eso es, las tres cosas. Qué si no hay una cosa hay la otra, pues.

A esto se le suma un servicio que propicie el retorno del camionero que por primera vez se aventura en determinada cachimba. Se sabe que el servicio es la clave para que los clientes vuelvan y puedan sentir como *suyo* este lugar en medio de la *nada*, al borde del camino. Esta apropiación del lugar depende de la conversación y la simpatía que se produce entre las trabajadoras y los ca-

mioneros:

Isabel: ... un buen trato es... *¿va a tomar algo?, ¿qué va a querer?* Estar al pendiente... *¿qué se te ofrece? ...dame otra agüita*, platicando y charlando con ellos. Como dicen ellos, *nos des-estresamos, pasamos un rato agradable. Si nos gustó volvemos, si no, ya no.* Pero casi por lo regular vuelven.

Una vez conocidas las necesidades y condiciones laborales de los camioneros de carga, las mujeres trabajadoras de las cachimbas van construyendo una específica organización laboral que les sea funcional; una organización informal de la venta del trabajo reproductivo que tiene como referencia las experiencias cotidianas.

La organización laboral de todas las cachimbas es bastante similar. Cuando varía, lo hace según la cantidad de clientela y el tamaño de la cachimba. Pero la organización del trabajo descansa principalmente en un cierto reparto de tareas y de turnos durante las horas del día.¹⁰³ Se establecen dos turnos de trabajo, nocturno y matutino, de doce horas cada uno. En ocasiones, las jornadas se podían prolongar por la ausencia de alguna de las trabajadoras, se duplicaban o hasta triplicaban; el turno de trabajo en la cachimba se sumaba al trabajo que se hace manteniendo la casa y con el cuidado de los hijos, lo que significa un trabajo extenuante. En muchas ocasiones, durante el trabajo las trabajadoras también se deben mantener despiertas con la ayuda de *pericos*. Estos pericos, al ser demasiado costosos, casi siempre son proporcionados por los camioneros con los que platican o por su patrona.

Las condiciones generales de informalidad del trabajo en las cachimbas se basan en una flexibilidad laboral que muchas veces significa periodos de trabajo intermitentes y una amplia movilidad laboral. Muchas de las meseras y cocineras de las cachimbas han pasado a lo largo de su vida laboral por distintos lugares de trabajo realizando las mismas labores. Las trabajadoras de Entrecaminos habían pasado por casi todas las cachimbas y volvían a laborar varias veces a algunas de ellas. Asimismo, las dueñas de las cachimbas, antes de hacerse de una, pasaron por algunas de ellas y trabajaron por varios años hasta que se sintieron capaces de hacerse cargo de una y encontraron la oportunidad.

¹⁰³ Hay que recordar que una de las principales características de las cachimbas es que abren las 24 horas del día.



Trabajadora en cachimba de Sonora.
Foto: Daniel 'Fantasma' Valencia

También, al ser un trabajo flexible, basado en la confianza, la amistad o el parentesco entre trabajadoras, existe una intermitencia de temporadas de trabajo y no trabajo (vacaciones, pequeños periodos de desempleo u otros en que deciden no trabajar más en las cachimbas porque alguna pareja sentimental las mantiene). Muchas trabajadoras, dejan de trabajar en determinada cachimba cuando se sienten hastiadas; en ocasiones cuando tienen alguna pareja sentimental, por algunos meses, hasta que la relación culmina, necesitan dinero o quieren emplearse de nuevo. Esto genera un ambiente de constantes intercambios de compañeras y de clientela puesto que parte de clientela sigue a sus trabajadoras cercanas por las cachimbas por donde van pasando. El constante cambio de lugar de trabajo también es un recurso frente a los pleitos laborales o malos entendidos entre compañeras o entre la trabajadora y la patrona. Debido a esto las trabajadoras van alternando los lugares de trabajo. Aunque en muchos casos después de una temporada vuelven a la cachimba en la que trabajaron años antes. Esto muestra la existencia de un circuito regional de cachimbas por donde las trabajadoras circulan.

Los roles laborales que generalmente se dan en las cachimbas son el de la *dueña*, la *cocinera* o la *mesera*. En ocasiones, cuando la cachimba es pequeña y no hay presupuesto para contratar más que una sola trabajadora, ésta puede adquirir el rol de cocinera y mesera al mismo tiempo. Según la cachimba estos roles están bien delimitados, pero pueden ser trascendidos fácilmente, y una misma trabajadora laborar en varias *áreas*.

Las *dueñas*¹⁰⁴ escogen un establecimiento que rentar. Esta renta, muchas veces también es informal (*en palabra*), representa también otra forma de precariedad, no sólo porque la renta absorbe parte de las ganancias de las cachimbas sino que les pueden quitar el inmueble a voluntad, al no ser un recurso con peso legal, a pesar de que ya se hubieran conformado a lo largo de varios años. Ellas se limitan a administrar el dinero y conversar con los clientes. Pero hay cachimbas en las que las dueñas también adquieren tareas de las meseras y las cocineras. Estas viven de las ventas de la cachimba, de donde también pagan la renta, los salarios y el abastecimiento de alimentos y bebidas.

Las *meseras* atienden y limpian y las *cocineras* se quedan a cargo de la preparación de los alimentos. Estas dos últimas, también pueden conversar e involucrarse personalmente con los camioneros que ellas deseen. Durante su jornada laboral comen o cenan en las cachimbas y sus ingresos económicos se basan en un salario diario, de entre 120 a 200 pesos, más las propinas.

Los salarios son siempre variables, dependen de la cachimba y la región en donde ésta se encuentre. Pero siempre se encuentran complementados por las propinas. Lo que se considera un buen servicio, la amistad con las trabajadoras, la solidaridad, la confianza, en muchas ocasiones se traduce en propinas más cuantiosas. La suma del salario y las propinas, aunque puede ser mayor que otros trabajos de sus localidades, para muchas de ellas podría parecer algo justo. Muchas de ellas afirman que al terminar la jornada tienen que ir apuradas a su casa para darles algo de dinero a sus hijos para ir a la escuela, viven al día.

Las propinas son un componente importante de la remuneración de este trabajo. Es decir, que parte de la relación salarial de las trabajadoras se disfraza de propinas. Esta forma de salario orilla a las mujeres a brindar una buena atención a los clientes que proporcionarán dichas propi-

¹⁰⁴ Aunque siempre son las trabajadoras las que sacan adelante las cachimbas, hay ocasiones en que son hombres los propietarios del establecimiento. Sin embargo, en Entrecaminos no es así, todas las cachimbas son de mujeres, siempre ex-trabajadoras del circuito de cachimbas de la zona.

nas.¹⁰⁵ Es un trabajo asalariado, que comprende un salario fijo y otra remuneración *variable*, que es proporcional a la calidad del servicio de las mujeres, la confianza y la construcción de relaciones afectivas. Conscientes de la importancia de la imagen y la apariencia física, como factor llamativo para los clientes, las trabajadoras, durante su turno, se mantienen arreglándose constantemente. Se destina un tiempo importante en mantener el buen aspecto de las ropas, el peinado y el maquillaje:

Paty: Los clientes les dan sus buenas propinas. No vienen por lo que ganan, vienen por lo que les dan de propinas. Porque sí, sí les dan buena propina porque hay clientes especiales, de que hay unos que ganan más que otros. O sea, se les atiende bien, se platica con él. Porque también si el cliente llega y le sirves sin ganas... pues ya no regresa. Y como ellos dicen, andan bien cansados en la carretera. Vienen fastidiados y luego vienen y ven caras feas... pues ya no regresas. Dice, *lo que quiere uno es desestresarse*, porque este trabajo es muy estresante para ellos.

El sistema de propinas y la forma de servicio que lo rodea resulta también beneficioso para el negocio, en tanto que el tiempo que las trabajadoras pasan conversando, *cachimbeando*, con los camioneros estos les invitan, consumen y pagan productos que las mismas cachimbas venden. Así mientras ellas ganan sus propinas el camionero consume más. Pero además de ser ellas mismas consumidoras “subsidiadas”, las trabajadoras, mediante las propinas recibidas, en realidad le subsidian sus salarios a sus patrones y mantienen y reproducen un sistema de bajos salarios para ellas.

Por otro lado, los turnos y las tareas son delimitadas por la dueña de la cachimba quien va contratando, según las necesidades del negocio, a las personas indicadas. De esta forma puede cubrir las tareas necesarias en cada uno de los turnos:

Isabel: Ahorita tengo dos trabajadoras y conmigo somos tres... Yo compro todo lo que se ocupa durante el día. Lo que se va ocupando yo voy surtiendo. Cuando yo no estoy surte la del día. La chava del día. Por decirte, todo lo que es pan. Dejo dinero y pues a descansar. Las entradas son a las siete de la mañana y a las siete de la noche. Doce horas cada turno...

¹⁰⁵ Este involucramiento hasta cierto punto forzado, se convierte en uno de los detonantes para la aparición de las relaciones afectivas entre camioneros y las trabajadoras de las cachimbas.

Pero, la variedad de tareas necesarias a menudo delimita el rol que cada trabajadora posee al interior de la cachimba. Así puede encontrarse una distinción básica entre dueñas, meseras y cocineras. La figura de aquella trabajadora que es mesera y cocinera al mismo tiempo es recurrente. Cuando los ingresos de la cachimba lo permiten, la dueña sólo está presente para supervisar el negocio y platicar con los clientes:

Romina: Aquí son tres trabajadoras de días y tres de noche. A mí me toca el área de atender, traer los platos, servir los platillos. Lavar toda la loza. Pero mi trabajo es atender, fregar, lavar todo. Y ya a las otras tres les toca tortear [*hacer tortillas*]. Meter refrescos. A *la gorda* le toca hacer la comida.

El número de trabajadoras por turno varía según la cachimba. Cuando tienen muchos visitantes pueden llegar a tener tres o cuatro trabajadoras en una misma jornada, pero cuando tienen pocas puede darse el caso que la misma dueña de la cachimba sea quien cocina y atiende el lugar, ayudándose de vez en cuando con otra trabajadora.

El tiempo y el espacio de las meseras transcurre entre su casa y la cachimba. Son doce horas ininterrumpidas sin permutar espacio, para después trasladarse a otro —el doméstico— en donde intentarán descansar en medio de múltiples tareas domésticas, para al día siguiente volver a una nueva jornada laboral. En contraste, los camioneros transitan y permutan de espacio constantemente. Se mantienen desplazándose o esperando cargar y descargar en puntos de toda la república. Este ritmo es interrumpido en ocasiones por pequeñas estancias en sus casas y diversas y cortas paradas en las cachimbas, paraderos o restaurantes. Dentro de esos recorridos, las cachimbas son como un hogar simbólico itinerante. Esta mayor fluidez que contrasta con una permanencia amplia y diversificada por todo el país son de igual forma distintivas de los diferentes roles, basados en el género, que se dan en este sistema de movilidad. El contrato patriarcal radica en que ellas deben comportarse según los roles establecidos, producir un lugar y sincronizar su orden espacio-temporal acorde a las necesidades de los camioneros.

A su vez, el ritmo al interior de las cachimbas es determinado por los clientes, que entran y salen, pero también por el cambio de turno que acontece entrada la noche y la mañana. Durante los cambios de turno es fácil notar el inicio y el término de los ciclos por las actividades que se desempeñan: se limpia la cocina, se barre, se trapea el piso y se hace el corte de caja para entregar

la cachimba a las trabajadoras del nuevo turno; éstas a su vez, se maquillan y se arreglan los vestidos para comenzar luminosas la jornada. Las trabajadoras de la mañana saludan y se ponen al día con las de la tarde, para, posteriormente, despedirse y mirar cómo estas últimas se marchan a sus casas a descansar.

En la *cachimba de Tina*, los cambios de turno, momentos de reorganización, pasaban similares. Lina, una de las trabajadoras de la noche, aún no llegaba. Mientras tanto, las meseras del turno diurno limpiaban para dejar lista la cocina para las que iban a comenzar su jornada. Yo estaba sentado en la mesa con Jazmin, hermana de Tina y trabajadora de la noche; y el novio en turno, un joven camionero de Guadalajara; uno de los hermanos de Tina¹⁰⁶ y *la China*, otra trabajadora del turno nocturno. La mesa de la cocina de la cachimba de Tina, era una que sólo las trabajadoras y los camioneros que ellas consideraban cercanos podían utilizar. En esa mesa ellas comían, conversaban, se arreglaban y esperaban sentadas cuando no había clientes (Ver esquema de cachimba del capítulo 1). Yo escuchaba atento su conversación. En esa ocasión giraba en torno a cosas que habían pasado en la cachimba, a cierta gente de los pueblos de al rededor y a situaciones donde las protagonistas eran algunas de las meseras de otros turnos y otras cachimbas. Las trabajadoras de la noche, mientras conversaban, se maquillaban. Aún no era su hora de entrada. Mientras tanto, las trabajadoras que entraron en la mañana limpiaban los trastes, hacían cuentas o limpiaban la estufa. Cuando terminaron se despidieron y se dirigieron a la carretera a esperar el autobús que las llevaría al poblado más cercano de la cachimba, donde vivían.

Al poco rato entraron dos camioneros y se sentaron en unas mesas. Las trabajadoras del turno de la noche, que ya estaban a cargo, les llevaron agua para café y se sentaron a conversar con ellos. Eran camioneros conocidos. Cuando estos se despidieron y se fueron caminando hasta sus camiones. Las dos mujeres se levantaron y se dirigieron a la cocina. Una comenzó a lavar los trastes sucios y la otra mesera fue a poner más agua en la estufa de leña, donde calientan constantemente el agua para café y las tortillas, hechas a mano.

Las actividades en las cachimbas oscilan todo el tiempo de actividades manuales y pro-

¹⁰⁶ En general los hermanos de Tina la ayudaban con trabajos de reparación de la cachimba, además tenían su pequeño negocio de reparación de llantas. Era una camioneta de tipo *pick up*, con el equipo y herramienta necesaria para trasladarse para asistir a los camioneros que, lejos de las cachimbas, tenían que cambiar sus llantas. Los hermanos y primos de Tina, aunque vivían en la cachimba, sólo estaban presentes para comer. De cierta forma siempre se mantenían ausentes de las dinámicas de las cachimbas, como si supieran que no entraban en ninguno de los roles que la constituían: ni el de trabajadora-reproductora, ni el de camionero-cliente (o que probablemente estorbaban).

ductivas como el preparado de alimentos o la limpieza del establecimiento a otras de tipo, aparentemente, extra laboral. A tal grado que la línea que los separa es poco clara. El servicio que las trabajadoras brindan a los camioneros, sobre todo cuando estos son considerados cercanos, es amistoso y parece de índole extra económica en tanto muchas veces no tiene remuneración alguna o por lo menos mayor a la que el cliente de por sí ya iba a gastar. Las actividades *necesarias* para brindar un buen servicio se alternan siempre con las conversaciones con los clientes y el mantenimiento de las relaciones afectivas.

Desde la mesa donde a menudo las trabajadoras pasaban los tiempos muertos de la cachimba conversando podíamos observar la gran área de mesas. Se miraba quién llegaba, quién se iba o quién sólo pasaba. Llegaron dos camioneros y se pararon del otro lado de la barra que divide la cocina del área de las mesas. Pidieron un café cada uno. Preguntan en voz alta; *¿Quién atiende?* Romina les contestó sonriendo y en tono de burla; *nadie, ya se fueron las trabajadoras.* Le piden unas aguas para café. Romina camina hacia la estufa de leña cargando dos vasos de *unicel*. Luego queda con ellos platicando y bromeando. De lejos los miro sonreír. No alcanzo a oír la conversación, sólo las risas. Después de un rato se van. Romina regresa a la mesa y se une de nueva cuenta a la conversación de la mesa, en espera de nuevos clientes.

LA PRODUCCIÓN MATERIAL DE LAS CACHIMBAS

En el *escenario producido*, que es la cachimba, se ofrecen una serie de *productos concretos*. A la producción de estos elementos y del lugar en sí es lo que denomino trabajo concreto o material. Frente a otro trabajo, simbólico o afectivo. Es verdad que la separación de ambos es en muchos casos imposible. Los trabajos materiales llevan consigo una parte inmaterial (afectiva o emotiva) y viceversa; sin embargo, el separarlos analíticamente nos permitirá observar y entender cómo funciona cada dimensión.

Dentro de la producción concreta al interior de este espacio podemos encontrar una oferta de productos y servicios muy diversos. Se podría decir que uno de los principales elementos tangibles, en tanto que remarca su especificidad, es la producción de un *espacio* particular de sociabilidad y consumo. Este espacio es un producto del trabajo cotidiano del grupo de mujeres que

sostienen la cachimba. No sólo es la edificación concreta de un establecimiento comercial, sino el trabajo cotidiano que se realiza para *mantener* disponible las 24 horas del día el espacio de consumo; el trabajo de reproducción, creación y mantenimiento de vínculos afectivos mediante la oferta de diversos productos y mercancías de interés para los camioneros.

En primera instancia tenemos los servicios que se derivan del mismo espacio. Un lugar de descanso, de aseo y sociabilidad. Las largas jornadas conduciendo un camión de alto tonelaje, el cumplimiento de calendarios y horarios de carga y descarga y la responsabilidad de tener una carga con un valor calculado en millones recaen en los trabajadores del autotransporte como altas dosis de estrés y presión. De ahí la necesidad de un espacio que brinde la posibilidad de descanso y dispersión; también de sentarse, estirar las piernas, relajarse, cerrar los ojos. Aunque eso mismo pueden hacerlo en sus cabinas, el espacio de las cachimbas les brinda otra forma de descanso; cambiar de ambiente, ver caras conocidas, ser reconocido y saludado, en suma: descansar en un ambiente *familiar*.

Los camioneros prácticamente viven en el camino. Pasan muy pocas horas en sus casas y durante sus viajes cuando no están en movimiento, esperando una carga o una descarga, no tienen cerca un lugar donde bañarse y asearse. Por lo tanto, esos servicios son ofertados también en la carretera. Muchas cachimbas adaptan precarios espacios, para ese fin. Muchas de ellas no tienen agua corriente, tienen que acarrear de los ríos más próximos el agua que consumen a diario. Sin embargo, construyen una insipiente infraestructura (depósitos para almacenar agua, fosas sépticas, tuberías y drenajes, todos improvisados) para poder proveer a todas horas de agua para cocinar, para limpiar o para que la gente que vive ahí y los clientes se asean y usen sus servicios sanitarios. El cliente que llega a comer, mientras le preparan su comida puede tomarse una ducha. Aunado a esto, la cachimba es concebida por los camioneros, no solo como un lugar donde encontrar ciertos productos y servicios, sino como un espacio de sociabilidad. Un lugar de relaciones afectivas con sus trabajadoras y en donde pueden juntarse con sus compañeros en un punto de la ruta.

La manufactura de alimentos y bebidas es otro componente de la oferta de las cachimbas. Tal vez sea ésta la razón prístina y la que más se ajusta una transacción económico material. Es decir, puede estar o no, envuelta en relaciones afectivas. La comida cambia mucho según la región en donde se encuentre la cachimba. Así, la oferta varía entre mariscos, carne, caldos, sopas,

guisos y especialidades regionales. Este es algo llamativo para los camioneros, quienes no pueden desviarse de la ruta que *trabajan*. De esta forma, los autotransportistas conocen y consumen alimentos “tradicionales” de la región por la que sólo pasan, como una manera de *estar, visitar, o de ser turista*.



Trabajadora dando de comer a un grupo de camioneros.

Foto: Daniel 'Fantasma' Valencia

En todas las cachimbas se pueden encontrar siempre antojitos mexicanos y huevos, que se preparan al momento. La comida varía mucho según la experiencia y habilidades culinarias de las trabajadoras. De ahí que la fama o la oferta principal de ciertas cachimbas dependa de la calidad y el precio de su comida. Hay cachimbas que cuentan con trabajadoras que se dedican específicamente a cocinar todos los días. La comida se guarda y se va recalentando durante el día conforme es demandada. De esta forma, la oferta se integra por dos o tres platos, guisos que cambian todos los días, dado que algunos trailers pueden regresar al día siguiente.



Autotransportista bostezando, mientras lee una revista en una cachimba.

Foto: José María Castro Ibarra



Autotransportista hablando por celular desde una cachimba. Foto: José María Castro.

En otras cachimbas, la comida se hace al momento por la misma cocinera que la vez hace de mesera también. Las bebidas son parte importante de la oferta. Algunos camioneros se detienen sólo para beber café y no consumen alimentos. Debido a la peculiaridad del trabajo de los camioneros (largas jornadas laborales y trabajo nocturno) el café tiene un lugar fundamental. Por ello, en las cachimbas el café debe estar siempre disponible.¹⁰⁷ En realidad, en todas las cachimbas que visité a lo largo y ancho del país, sólo se consumía café soluble, *instantáneo*. Muchos camioneros llevan prisa, paran sólo para pedir un café y seguir su camino, por lo tanto, el agua hirviendo debe estar siempre disponible. En las cachimbas de Entrecaminos, el agua se calentaba constantemente en horno de leña, el cual siempre estaba disponible también para las tortillas que se hacían a mano. Además del café, las cachimbas son surtidas constantemente de refrescos y bebidas energizantes. Todas ellas tienen refrigeradores que las compañías de refresco les proporcionan para mantenerlas frías.

Dentro de la organización de las cachimbas es importante la relación que se establece entre el negocio y los proveedores de los alimentos que se cocinan y los productos ya procesados que se venden. Hay proveedores que vienen de parte de grandes empresas, sobre todo los que llevan bebidas, comida *chatarra* y golosinas procesadas; pero también están los productores locales que llevan masa, pescados, mariscos, carne, huevo, dulces regionales, frutas, verduras. La dueña, a veces a través de las trabajadoras, debe establecer relación económica con estos proveedores a quienes debe pagar si quiere continuar con dicha relación. En muchas ocasiones la necesidad de pagar la renta y los salarios complica el pago de la mercancía que deben de pagar.

Otro producto importante que se ofrece en algunas cachimbas son los fármacos o *pericos*. Anfetaminas, que estimulan el sistema nervioso central, respondiendo a la necesidad de los camioneros de permanecer alerta a pesar de las largas jornadas de trabajo y de falta de sueño. A pesar de que esos fármacos son legales en el país, su venta legal solo lo es mediante prescripción médica autorizada, debido a que son medicamentos controlados. Para las cachimbas, el dinero que representa la venta de los *pericos* es una gran parte de los ingresos totales. Aunque su venta es generalizada en las carreteras, al vender los fármacos, existe un riesgo para las dueñas de las cachimbas.

¹⁰⁷ El café no sólo es importante en tanto estimulante y disipador del sueño sino que aparece también como dispositivo de *sociabilidad*. Es alrededor de la figura del café que muchos compañeros y trabajadoras de las cachimbas se reúnen a conversar. Véase Castro Ibarra, 2013.



Productos que se ofrecen en una cachimba. Foto: José María Castro Ibarra



Refrigerador de cachimba con refrescos y bebidas energizantes.
Foto: José María Castro Ibarra



Cocacolas y productos energéticos.

Foto: José María Castro Ibarra

En muchas ocasiones se hacen operativos policiacos, las cachimbas son cerradas y las dueñas de las cachimbas arrestadas por la venta (no por posesión, que es más grave).

Los trabajadores del autotransporte viven en un insomnio colectivo, una lucha común contra el cansancio, la ansiedad, la presión, la fatiga, las extenuantes jornadas de trabajo, la explotación y resultado de la relación laboral *a destajo* de la cual son sujetos los camioneros. Para ello, al hablar del uso de fármacos y sustancias ilegales por parte de los camioneros y las trabajadoras de las cachimbas, es una expresión de condiciones estructurales, las cuales son combatidas por las autoridades como si fueran el problema en sí, atacando el consumo en lugar de enfrentar las causas que los orillan a hacerlo. El consumo de drogas no representa la raíz del problema sino que es sólo una expresión de la naturaleza estructural de la explotación de los camioneros. Mientras el gobierno y las empresas buscan eliminar el consumo de estos fármacos sólo están intentando suprimir una de las manifestaciones de la *sobreexplotación* en lugar del problema en sí mismo.¹⁰⁸ En general, el consumo de estos fármacos aparece como una estrategia para sobrellevar la

¹⁰⁸ Ruy Mauro Marini planteó que la sobreexplotación del trabajo era resultado tanto de la compra de la fuerza de trabajo *por debajo de su valor* (bajos salarios), como de la *prolongación de la jornada laboral*, o resultado también de la *intensificación del trabajo* mismo durante la jornada “normal”. En todos los casos se trata de un

sobreexplotación, el cansancio y la falta de horas de sueño lo que los convierte en una especie de herramienta fundamental y altamente efectiva para estos trabajadores. Por lo anterior, las prácticas que pretenden prolongar la vigilia se pueden considerar una consecuencia directa de la sobreexplotación de los autotransportistas en nuestro país y del trabajo precario de las trabajadoras de las cachimbas; son el síntoma de un problema mucho más profundo (Castro Ibarra, 2013).

Al ser una transacción ilegal y arriesgada, las trabajadoras toman sus precauciones, por lo que la venta de *pericos* también es un signo del grado de cercanía de los vínculos sociales en tanto que estos sólo son vendidos a personas conocidas o al menos reconocidas:

Isabel: Él quiere consumir lo que él consume, *lo que él consume* para seguir manejando, para seguir trabajando, como dicen ellos; *no lo hacemos por vicio*. Porque no es un vicio.¹⁰⁹ Es para trabajar, nada más. A veces no se les vende, pero cuando ya les vendemos es porque ya es amigo, es de confianza, cliente continuo. Ya es amigo... más que nada.

HACÍA LA PRODUCCIÓN DE UN LUGAR DE SOCIABILIDAD

A través de cierta organización laboral y el trabajo cotidiano de las mujeres que habitan y trabajan en las cachimbas es que se produce, día a día, un lugar de sociabilidad. La construcción de la cachimba no sólo está hecha de adobe, cemento, ladrillo, lámina o madera, sino que se erige a través de la presencia corporal de las trabajadoras que responde a una determinada división sexual del trabajo enmarcada en un contexto de movilidad. Por lo tanto es posible distinguir entre una *construcción material* de las cachimbas y otra de tipo *inmaterial*, conformada por el trabajo y las dinámicas cotidianas de ese espacio: tenemos la cachimba como edificación y la cachimba como *espacio* de sociabilidad, lugar de experiencias.

Una vez edificada¹¹⁰ las cachimbas, a todas horas disponibles, los camioneros las pueden

mecanismo estructural de la acumulación del capital en las economías dependientes (Marini, 1978).

¹⁰⁹ Esta percepción es muchas veces cuestionada porque el uso de fármacos sí puede generar adicción. Sin embargo, el consumo es muy variado entre los camioneros y las mismas trabajadoras, quienes también utilizan, *para trabajar*, pericos. La cantidad de pericos por día varía mucho según la persona. Incluso hay camioneros que dicen no utilizarla, porque la consideran innecesaria, argumentando que existen otras formas para aguantar las jornadas extenuantes.

¹¹⁰ Distingo entre *edificar*, como un aspecto material de la creación del espacio social; mientras que *construir* o *producir* como una producción continua del lugar de sociabilidad que es la cachimba, a través del trabajo

considerar un anclaje.¹¹¹ En la medida en que este lugar permitirá organizar y dar sentido, a pesar del constante desplazamiento geográfico del que son sujetos dadas sus condiciones laborales. Es un lugar *fijo* en el espacio que permite establecer un vínculo significativo que ordena su percepción espacio-temporal, además de que le da la posibilidad de insertar en ese espacio parte de sus relaciones afectivas; es *fijo* no sólo porque este siempre disponible. Sentados en una mesa de su cachimba Doña Isa me explicaba, “*Pues es cachimba si está abierta día, noche, los 365 días del año. O sea llueva, truene, relampagueé, hay que estar constante, abierto siempre. La clientela son puros camioneros. Cien por ciento.*”

La conjunción de la oferta concreta de las cachimbas; la disponibilidad total de las mismas; la combinación de las dinámicas al interior de las cachimbas y el contexto de movilidad del flujo de camioneros permite que los actores desplieguen en este escenario, un entramado de vínculos sociales y afectivos (estos se analizarán en el siguiente capítulo). Las dinámicas al interior de las cachimbas dependen en gran medida de los flujos del camino. Los eventos giran en torno a las decisiones que los choferes de tráiler toman para su descanso, búsqueda de alimentos y sociabilidad. A través de la total disponibilidad de estos establecimientos (lo que permite conocerlas y considerarlas dentro de sus itinerarios) los operadores sabrán qué cachimbas son un puerto seguro en el que confiar y en cuáles se sentirán a gusto.

Otro de los ritmos al interior de las cachimbas, que marca la pauta dentro de las dinámicas laborales, alterna el fluir de la clientela con las *horas muertas*; de espera. Aunque no haya clientes, las cachimbas deben de permanecer abiertas a todas horas, porque los camioneros saben que su *anclaje* está disponible. En parte, eso es lo que les da el lugar central dentro de su organización espacio-temporal. Por ello, se debe mantener los puertos abiertos; mantener vivos los puntos que dan sentido al mundo nómada. Éste adquiere sentido, en parte, a través de puntos de sociabilidad sedentarios (o móviles en menor grado), *fijos*; lugares en que todo permanece, excepto el ir y venir de los viajeros. En esas horas de espera, las trabajadoras, se juntan para conversar o arreglar su apariencia personal, y al hacerlo la producción del espacio no cesa.

Un elemento determinante en la producción del espacio es que está relacionado con la arquitectura (Véase el esquema de la cachimba del capítulo 1). La arquitectura de las cachimbas tiene una organización, una disposición espacial específica. Cada lugar, cada zona es utilizada de

cotidiano,

¹¹¹ Para ver la noción de *anclaje* dentro del mundo de los camioneros véase Castro Ibarra, 2015.

cierta forma por los actores, lo que reproduce sus pautas y su sitio en la división sexual del trabajo. La música, las conversaciones, la decoración, los objetos, el ambiente, el trabajo cotidiano producen determinada atmósfera que es buscada por los camioneros, colocando estos espacios en un lugar central en la vida de los camioneros. Debido a los fuertes vínculos que los camioneros crean con las cachimbas, éstas aparecen como un *hogar simbólico multisituado*.



Tráiler estacionado entre una cachimba y la carretera.

Foto: José María Castro Ibarra

Esta atmósfera es la que detona las posibilidades de construcción de relaciones afectivas de mediana y larga duración, a tal grado que éstas últimas trascienden el lugar. Cada operador, a través de sus teléfonos celulares puede continuar y reforzar los vínculos que emergieron en determinada cachimba. Así es posible entender que el *espacio inmaterial* que es la cachimba también aparece y se virtualiza a través de las llamadas y mensajes telefónicos.

La atmósfera de la cachimba se hace a través de la edificación inmaterial o simbólica de las cachimbas. Esta edificación es realizada corporalmente por las trabajadoras (un cuerpo generizado), el trabajo cotidiano y la articulación de redes/vínculos. El trabajo corporeo-material y el afectivo-emocional se conjugan para la producción de este espacio de sociabilidad. Y es que al

construirse en un *lugar*, es decir en “el marco fundamental de la copresencia relacional, el cuerpo adquiere un protagonismo central: es la forma en que el actor, sujeto o *lugareño* define y expresa su ser, en consonancia con su *fachada personal* y el *medio* que él mismo y el lugar producen-proveen” (Vergara Figueroa: 2013, 51, cursivas del autor). En este entorno, el cuerpo generizado protagonista posee un perfil socio-económico específico con el que las trabajadoras interactúan con diferentes actores y alrededor de determinadas condiciones, por largas temporadas laborales. Estas temporadas pueden convertirse en una parte importante de la vida de las mujeres que trabajan-viven en las cachimbas. Las mujeres en este contexto, a través de las características peculiares de su trabajo y las experiencias personales y colectivas, adquieren una particular subjetividad que define parte importante de su existencia. Con esta subjetividad entran en juego en el amplio entramado de relaciones afectivas que las vinculan a los camioneros. Este entramado de vínculos afectivos, posibilitado por el *espacio* -la cachimba- tiene un lugar primordial dentro del proceso económico de la circulación de mercancías.

Entonces, la edificación de la cachimba (la producción del lugar a través del trabajo cotidiano) junto con el resto productos, mercancías y servicios que se ofrecen, es la puerta que propicia un mundo altamente significativo. La cachimba propicia que se borre la línea que separa la vida íntima de la personal, lo que permite la integración completa de la fuerza de trabajo, tanto de las trabajadoras como de los camioneros, a los procesos económicos globales de circulación de mercancías y acumulación de capital. Sin embargo, no basta con la mera producción material del espacio. La producción del espacio tan sólo es el detonante. Se necesita un paso más: Es necesario que a partir de la edificación de la cachimba se desencadenen relaciones sociales inmateriales, simbólicas y afectivas entre los actores que convergen en las cachimbas. Se requiere la vinculación social y afectiva dos grupos de trabajadores para que las cachimbas puedan posicionarse en el lugar significativo que poseen dentro de los procesos económicos, convirtiendo los afectos en materia prima de dichos procesos.

5.

VÍNCULOS EN EL CAMINO: LA DIMENSIÓN AFECTIVA DE LAS CACHIMBAS

Cada día las trabajadoras de las cachimbas viajan desde sus localidades para cubrir su jornada laboral. Hay otras pocas (generalmente las que regentan el establecimiento) que viven en el mismo lugar de trabajo, junto con sus hijos y otras trabajadoras. Después de varios meses o años trabajando, en el mismo horario, en el mismo lugar, les es posible conocer y reconocer a los clientes asiduos. Y es que a pesar de la trashumancia de la clientela, hay un flujo más o menos constante, repetitivo. La atención personalizada (artesanal) permite un acercamiento íntimo, si ambas partes abren la posibilidad (hay clientes que a pesar de sus visitas constantes nunca entablan una relación cercana con las trabajadoras). Visita a visita, se comparten pedazos de vida.

Sea que vivan en las mismas cachimbas o en sus localidades, sin duda todas ellas *habitan* esos espacios. A lo largo de los años, al involucrarse íntimamente con sus compañeras y con diversos camioneros, la línea que separa el lugar de trabajo y el de vivienda se disuelve, una esfera inunda la otra. El trabajo que realizan rápidamente trasciende su vida laboral y se filtra en todos los aspectos de su vida personal e íntima. En menor o mayor medida en las cachimbas las trabajadoras sufren sus desamores y rupturas; ahí se consolidan amistades; se comparte la indignación de los camioneros ante las injusticias de sus patrones; sus preocupaciones laborales y angustias cotidianas; se habla de los hijos; y las trabajadoras y camioneros se aconsejan mutuamente. Los camioneros y las trabajadoras vierten sus sentimientos en las cachimbas, produciendo un ambiente singular. Uno en donde se aglomera la familiaridad del lugar, las emociones, afectividades y que es compartido por grupos distintos de trabajadores.

En las mesas de las cachimbas es posible encontrar, al tiempo, grupos de camioneros riendo o compartiendo anécdotas; otra mesa en donde un camionero intenta seducir a alguna mesera

o en donde otra trabajadora llore mientras su amigo, otro camionero, le ayuda a digerir un desamor o a lidiar los problemas con la pareja en turno.

Frente a la convergencia de estas situaciones (relaciones personales y las dinámicas laborales de dos grupos distintos de trabajadores) es pertinente preguntarnos: ¿Cómo colocar las prácticas afectivas que están envueltas en los procesos económicos y laborales? ¿Cómo concebir las actividades en las que la línea que divide el trabajo y las relaciones íntimas y personales no existe o es poco clara? ¿Si esta línea desaparece constantemente, y no se puede distinguir entre vida íntima y trabajo, entonces, de qué están hechos los procesos económicos? ¿De que forma contribuyen al desarrollo y reproducción de los procesos económicos y laborales el despliegue de redes afectivas y la construcción de un mundo simbólico que se propaga de forma paralela a dichos procesos?

Dentro de las dinámicas de consumo, los sentimientos, las emociones y las relaciones afectivas, muchas veces poseen un lugar primordial. “En el capitalismo contemporáneo la afectividad se ha convertido en un componente de cada forma de trabajo” (Federici, 2013b: 192). Esto ha sido muy bien comprendido por los empresarios y publicistas. Los comercios, servicios y productos que apelan a un entramado emosignificativo y afectivo proliferan en la sociedad contemporánea. Existen muchas empresas que ofrecen servicios y productos en donde se involucran las emociones y los afectos de los clientes, entre más encarnadas estén en las necesidades de consumo, entre más le remueva las entrañas a la gente apelando a una ficticia necesidad natural, más ganancias habrá y sus marcas se verán consolidadas. Por ello, se busca apelar a emociones prístinas, de la infancia o del imaginario; se busca, por ejemplo, hacer sentir a los consumidores como en casa, se recurre a la libido, a la seducción o a la sensualidad. Es lo que evoca lo afectivo en el cliente lo que puede llegar a posicionar determinado negocio o producto; es el direccionamiento o encauzamiento de los procesos psíquicos, afectivos o emocionales de los consumidores lo que le agrega el valor subjetivo a los productos ofrecidos. Al integrarlo en el servicio o el producto, la conexión afectiva se vuelve parte del producto o el servicio.

Nos son comunes los restaurantes, cafés o bares en donde el personal *simula* una relación de flirteo, seducción, simpatía o amistad con los clientes o por lo menos intentan producir esa ficción en la cabeza de los comensales. Sin embargo, por más que estos retornen de forma recurrente para participar de nueva cuenta en esa simulación, son pocas las ocasiones en que dicha rela-

ción trasciende las paredes del restaurante.

En las cachimbas es distinto. Esas ficciones se desbordan, y se materializan en relaciones a largo plazo, en hijos, en relaciones amorosas o en viajes en conjunto. El simulacro económico-afectivo (como la buena atención con meros fines económicos para alcanzar una buena cantidad de propinas o la fidelidad de sus clientes) se puede traducir en una amistad de diez años, en un matrimonio o un compadrazgo. Es así que las afectividades que se despliegan aquí se encarnan en el proceso productivo del traslado de mercancías. Es por ello que no podemos aislarlas. Para comprenderlas, es necesario entender la manera cómo funcionan los vínculos sociales en un contexto de movilidad, ya que esto es lo que las caracteriza. Una vez logrado esto es que podemos ahondar en las formas específicas de sociabilidad que se dan *en/a través de* las cachimbas.

LAS CACHIMBAS Y EL TRABAJO REPRODUCTIVO-AFECTIVO

Para que los camioneros trabajen día y noche; para que el flujo de mercancías por carretera no cese las trabajadoras (meseras, cocineras y dueñas) en las cachimbas cubren largas faenas, manteniendo disponibles a todas horas esos espacios de consumo y descanso. Ese grupo de mujeres aparece como el anverso oculto de una fuerza productiva visibilizada o reconocida socialmente: los camioneros. Es en estos espacios donde muchos camioneros satisfacen sus necesidades de alimentación, descanso y lo indispensable para permanecer alerta y en vigilia, contrarrestando las largas jornadas de trabajo y la fatiga. Pero no sólo de pan vive el hombre, y por ello estos espacios se pueden erigir también como centros de reproducción de la parte “inmaterial” del trabajo: el bienestar emotivo, afectivo y la construcción de espacios de sociabilidad, que al mismo tiempo permiten la reproducción de un mundo lleno de significado y sentido.

Los procesos económicos locales se conectan siempre al conjunto de actividades de la economía. En ese sentido, al analizarlos es fundamental comprender cómo se cuida la vida que sostiene dichos procesos. El cuidado y el sostenimiento de la fuerza trabajadora no flota en el limbo, sino que recae en sujetos concretos, con cuerpos y subjetividades (Pérez Orozco, 2014). Lo afectivo permea cada aspecto de nuestras vidas, aunque aparentemente, desde ciertas perspectivas economicistas, estos queden al margen de las dinámicas laborales. “La vida exige que se

cumplan varias condiciones sociales y económicas para que se mantenga como tal” (Butler, 2010: 30). Dentro de estas condiciones encontramos los cuidados, la creación y preservación de relaciones afectivas y un manejo de las emociones y los sentimientos que requiere cada persona a lo largo de su vida.

Las dinámicas laborales en el marco de las cachimbas implican una serie de vínculos afectivos (que abordaremos más adelante) entre sus trabajadoras y los camioneros que se detienen día con día. Parte del interés de los camioneros por detenerse en estos espacios reside en las relaciones que se desprenden o puedan surgir de dichos vínculos; es decir, detienen su marcha para visitar a sus conocidos o conocidas o debido a la posibilidad de vincularse (de cualquier forma) con nuevas personas. De ahí se desprenden relaciones afectivas que se enmarcan en la cotidianidad y la vida en general del camionero y que repercuten de forma importante en su bienestar psíquico y anímico, lo que permite la continuidad de su labor diaria. Es significativo que gran parte de los vínculos sociales de estas trabajadoras sean conformados por los camioneros, principales clientes de las cachimbas, y que a su vez ellas sean parte importante de la vida íntima de ellos. Sin embargo, estas relaciones no se limitan a los camioneros, las trabajadoras producen sus vínculos afectivos en el marco de las cachimbas, que es su medio de socialización cotidiano, estos incluyen, naturalmente, otros trabajadores, y sus compañeras de trabajo. Entonces las relaciones que sostienen con los camioneros no son las únicas, su sociabilidad es amplia.

El personal de las cachimbas gestiona las emociones y los afectos de los camioneros, aunque la relación pueda dar al mismo tiempo a la inversa. Ellas gestionan los afectos y las emociones de sus familias, de sus compañeras, de los clientes de las cachimbas y los propios. Es por ello que consideré estas dinámicas como una forma de trabajo en donde se cruzan el trabajo de cuidados, el emocional y el afectivo, según lo manejan diversas autoras (Pérez Orozco 2014; Federici 2013b; Morini 2014; Wence, 2015).

Al no existir, como en otros trabajos, una línea clara que separe los vínculos íntimos-personales de aquellos estrictamente de orden laboral y profesional; al observar que estas relaciones emanan del lugar de trabajo es necesario entender que existe un vínculo indisoluble entre estos procesos íntimos personales y el proceso económico del cual la cachimba forma parte en tanto infraestructura carretera.¹¹² De ahí se desprende la necesidad de reflexionar sobre el papel del afecto

¹¹² Véase capítulo 2.

en tanto propulsor del valor; por ello es necesario hacer un recorrido por las nociones de trabajo emocional, trabajo afectivo y el trabajo de cuidados, para posteriormente conjugarlas dentro de la esfera del trabajo reproductivo-afectivo.

El *trabajo emocional*, para Cristina Morini, “cumple todas las condiciones que definen el trabajo útil: las energías, el empleo voluntario, el tiempo, la mirada. Es al mismo tiempo un «trabajo útil» (a veces cuestión de vida o muerte) y «social», en tanto que necesario para los demás y válido en todas las sociedades” (2014: 141). Para entender esta relación sería necesario tomar la discusión, ya existente, de la diferencia entre «trabajo» y «no-trabajo» o, en términos de Cristina Morini, «vida retribuida» y «vida no-retribuida».

A lo largo de la historia, el trabajo emocional o de cuidados ha conformado un gran volumen de trabajo no retribuido, aunque sí indispensable para la sociedad en su conjunto. Este trabajo descansa sobre vínculos afectivos y sobre una jerarquía (la división sexual del trabajo). Y ahora, es la raíz de la producción contemporánea, “es el elemento (vital) -sin olvidar las relaciones de poder y las condiciones culturales y tradicionales- implícito al trabajo de reproducción” (*Ibid.*: 142). Morini afirma que “el máximo beneficio en el capitalismo contemporáneo deriva de una proliferación de diferencias subjetivas (filtradas por el cuerpo), que se encuentran en la base de la economía de la afectividad” (*Ibidem*). Dentro de este contexto hay una puesta en marcha en el que el deseo y las relaciones afectivas producen, contribuyen a que el motor de la producción no cese.

Cuando se presentan modos de vida en los que es imposible o arduo separar entre la vida íntima y la vida laboral, *cuando se busca superar la distinción entre la producción y la reproducción, se entiende que es porque los procesos económicos tienden a poner a trabajar la vida de las personas*. En este contexto, la vida posee una finalidad productiva directa y se relaciona con aquella con la que tiene una relación con la reproducción social de la vida misma (*Ibid.*: 179). Es en la imposibilidad de separar la reproducción de la vida misma y la producción económica lo que permite considerar el *valor-afecto*, plantea Morini, como parte central de los procesos económicos. Para hablar sobre esta forma de valor, introduce la noción de *trabajo emocional*. Dentro de este modo de trabajo se encuentran las actividades ligadas a los servicios, la educación o la asistencia; es decir, comprende lo que se conoce como *trabajo de cuidados* o *trabajo de producción doméstica*. “Tal definición corresponde a un sector amplio y significativo, que encierra tanto

la actividad práctica de ‘gestión’ de los compromisos familiares, como el *cuidado*, en el sentido del *afecto dedicado* al desarrollo de este papel” (*Ibid.*: 179 cursivas de la autora).

Morini define el *trabajo emocional* como aquel que pretende afrontar los sentimientos de las personas y cuyo elemento central es la regulación de las emociones. Los camioneros en su circuito permanente, acarreado las mercancías de un lado a otro se encuentran en el camino con mujeres de las distintas regiones del país con las que establecen fuertes vínculos afectivos. Una vez que estos se han instaurado, la relación oscila por diversas circunstancias que comprenden una serie de transformaciones en las emociones de cada persona. Al compartir la vida íntima entre sí, sea como pareja amorosa o simple amistad, a lo largo de la relación se establecen emociones que deben de ser interpeladas por ambas partes. Las trabajadoras de las cachimbas gestionan de esa forma las emociones posibles dentro de las distintas relaciones afectivas que crean en distintos puntos del camino, con los camioneros. «El trabajo emocional se vuelve “trabajo social” esencialmente a través del resultado: la emoción resulta modificada por el/a través del proceso productivo» (*Ibid.*: 181). El trabajo emocional desarrollado por ‘trabajadores emocionales’ crean productos emocionales. En el tercer capítulo se abordó cómo estas trabajadoras emocionales no poseen un perfil azaroso, sino que constituyen un grupo social específico, condicionado socio-culturalmente por la intersección de la clase y el género. Son mujeres que han sido socializadas de tal forma que les es fácil trabajar ahí.

Un objeto del trabajo emocional “es también la ‘valorización de la persona humana’, esto es, su ‘sostenimiento’” (*Ibidem*). Y es que el trabajo emocional abarca un espectro importante del trabajo realizado en los procesos económicos; sobre todo de aquellos que se enfocan a “la producción del bienestar antes que de bienes materiales” (*Ibidem*).

Pero lo que sucede en las cachimbas no es tan sólo un trabajo de las emociones, va mucho más allá. En las cachimbas, este cuidado de las emociones se hace a través de la construcción paulatina de vínculos que pueden devenir duraderos o trascendentales para los miembros de la relación. Es decir, no sólo se forma o se cuida emocionalmente a alguien, como en el caso de un maestro o una enfermera, sino que se consolidan relaciones que serán parte del entramado emocional y afectivo del camionero, aunque también lo serán para las trabajadoras, eso es lo que convertirá el trabajo en las cachimbas como un modo de vida, permitiendo construir una vida social estable, acorde al contexto de movilidad en el cual habita. Además, lo que compone su especifici-

dad es que es un trabajo afectivo relacionado con actividades concretas -materiales- de producción (alimentación y producción de un espacio de descanso, aseo y anclaje), como las que se abordaron en el cuarto capítulo.

Desde la perspectiva del *trabajo de cuidados*, se considera que dentro de las condiciones sociales y económicas necesarias para mantener la vida estos son indispensables e irremplazables. A lo largo de su vida, todas las personas requieren de cuidados, aunque -según quien los necesite- estos varíen de intensidad y de tipo. Esto implica situaciones en donde el cuidado es mutuo, en donde se da y se recibe, evidenciando una realidad de interdependencia de todo individuo dentro de cada sociedad. Es posible considerar que la interdependencia y la vulnerabilidad son condiciones básicas de la existencia (Pérez Orozco, 2014: 80)¹¹³. Por lo tanto, los cuidados pueden estar o no mercantilizados, pero siempre se encuentran presentes en muchas de nuestras dinámicas cotidianas.

Por otra parte, actualmente se utiliza la noción de *trabajo afectivo* para “describir las nuevas tareas-trabajos desarrollados dentro del sector de servicios o para conceptualizar la naturaleza del trabajo en la era post-fordista; para otras personas presupone un sinónimo de trabajo reproductivo o como un punto de partida para un replanteamiento y una reestructuración de las bases de discurso feminista” (Federici, 2013b: 181). También se considera que el trabajo afectivo “es el que produce o manipula afectos, como las sensaciones gratas o de bienestar, la satisfacción, la excitación o la pasión” (Hardt y Negri, 2004: 108). Sin embargo, dentro de la gama de trabajadores afectivos (azafatas, asistentes legales, maestros, etc) podemos encontrar una diferencia sustancial en el lugar que ocupan los afectos para cada persona u oficio, lo que implica determinado grado de involucramiento y compromiso entre los actores. Existen oficios que trabajan con los afectos, pero que estos no son efímeros trascienden a esferas íntimas de la persona en tanto que es común que de ellos se desprendan relaciones afectivas de larga duración. Existe una incrustación de las relaciones afectivas en contextos económicos y comerciales, lo que desencadena una mercantilización de diversas relaciones: amistad, solidaridad, relaciones amorosas.

Aunque por lo general se considera “trabajo de mujeres”, el trabajo afectivo no entra en la división genérica de los trabajos. Existe una tendencia en el capitalismo contemporáneo a *dege-*

¹¹³ Esta interdependencia, en muchas ocasiones, se pretende ocultar, de forma similar que se hace con otras condiciones básicas de la existencia como, por ejemplo, la ecoddependencia, ocultada por las sociedades en el capitalismo actual (Pérez Orozco, 2010: 228).

nerizar el trabajo afectivo (Federici, 2013b: 190). Sin embargo, en el marco de la división sexual del trabajo en las cachimbas esta labor sí es realizada solamente por mujeres. La labor afectiva de las trabajadoras de las cachimbas no es explícita en su trabajo, muchas veces resulta inconsciente y se despliega de forma gradual, como un proceso *artesanal*. “El trabajo afectivo remite al carácter interactivo del trabajo, a su capacidad de promover flujos de comunicación, por lo que es polivalente en función de las actividades asociadas con él” (*Ibidem*). Y es que el afecto no significa un sentimiento en concreto como el cariño, sino que apunta a nuestra capacidad de interacción, de movimiento dentro de un flujo constante de intercambios y encuentros que potencializan nuestras capacidades. Considerar la noción de trabajo-afectivo como una herramienta de análisis, permite explorar nuevas formas de explotación laboral (mayoritariamente femeninas), y analizar nuevas formas de subjetividad (*Ibid.*: 191). Por más invisibilizado que esté, el trabajo afectivo es insustituible:

«Al contrario de lo que sucede con la producción en otros campos, la producción de seres humanos es irreducible en gran medida a la mercantilización, ya que requiere de un alto grado de interacción humana y de la satisfacción de complejas necesidades en las que elementos físicos y afectivos se encuentran inextricablemente unidos. Que la reproducción humana es un trabajo intensivo es más evidente todavía en el cuidado de los niños y de los mayores, que requiere, incluso en sus elementos más físicos, de la provisión de una sensación de seguridad, consuelo, anticipación de los miedos y deseos. Ninguna de estas actividades es puramente “material” o “inmaterial”, no es posible fraccionarlas de manera que puedan ser mecanizadas o reemplazadas por un flujo virtual de comunicación internáutica» (Federici, 2013b: 174).

Dentro del contexto de relaciones entre trabajadoras de las cachimbas y los camioneros, puede vislumbrarse de forma similar la “dependencia” social. Sin consideramos que las visitas y la relación entre camioneros y trabajadoras es muchas veces mucho más estrecha, constante y cercana que la que mantienen con sus propias familias, esposas e hijos.

Al no existir las condiciones colectivas para mantener o brindar los cuidados que cada persona requiere, la responsabilidad se desplaza a un sector de la población. Generalmente este desplazamiento se hace hacia el sector compuesto por mujeres. De este vacío que produce la inexistencia de una responsabilidad colectiva de los cuidados, por ejemplo, de parte del Estado, se

produce una ‘feminización de la responsabilidad’ en torno a la división sexual del trabajo¹¹⁴ y al proceso de naturalizar la capacidad de cuidado y al deseo de cuidar como elementos que impliquen el ser mujer (Pérez Orozco, 2014: 211). Ante la imposibilidad de tecnificar los procesos económicos que giran en torno a la reproducción de la fuerza de trabajo (el trabajo doméstico, de cuidados, emocional o afectivo, sea estos remunerados o no) las labores que lo componen han recaído, según el contexto, en diversos sectores de la población y adquieren distintas formas; por ello, cada trabajo reproductivo, material o afectivo, posee distintas condiciones socio-laborales.

Entonces, hablar de *trabajo reproductivo-afectivo* permite adquirir una perspectiva más amplia, que engloba los tres anteriores. La categoría de afectos, a diferencia del de emociones, apela a formas de relación social; es decir, que los afectos tienen un carácter relacional. A su vez, una misma relación afectiva puede abarcar una gama diversa de emociones.¹¹⁵ Al trabajar con el concepto de trabajo reproductivo-afectivo se entiende que para que pueda existir la reproducción de la fuerza de trabajo es necesaria la implementación de ciertos vínculos afectivos entre diversos actores de la sociedad.

Por otra parte, es necesario entender el trabajo afectivo-emocional, en su doble y contradictoria función, como la reproducción de los seres humanos y simultáneamente como la reproducción de la fuerza de trabajo. Para ello se debe considerar como una actividad laboral “organizada por y para el capital” (*Ibid.*: 201). A través de esta consideración es posible ampliar el conocimiento sobre la naturaleza de los procesos económicos en la actualidad. Y es que la acumulación capitalista se alimenta precisamente de la cantidad del trabajo no remunerado, así como de la precarización del trabajo reproductivo. Es debido a esto que he colocado el trabajo realizado en las cachimbas como *trabajo reproductivo-afectivo*, vinculado a dinámicas de una *reproducción material*, como los alimentos, las bebidas y el espacio de descanso, aseo y sociabilidad. Si bien la noción de trabajo reproductivo-afectivo engloba todas las características, condiciones, funciones e implicaciones de la labor en las cachimbas, al vincularse los afectos, esta noción se expande rápidamente hasta cubrir todas las esferas de la vida íntima y personal de las personas involucradas. Lo que está en juego, entonces, es la creación misma de la vida social y cultural de las personas

¹¹⁴ Véase el capítulo 3.

¹¹⁵ Para términos de este trabajo me resultó más útil hablar del aspecto relacional de las dinámicas sociales al interior de las cachimbas que de las formas emocionales aisladas, en tanto hasta ahora se han pretendido entender las implicaciones económicas y culturales de una red de vínculos afectivos en el camino entre dos mundos que se integran mutuamente: el de los camioneros y las trabajadoras de las cachimbas.

que viven o pasa a por las cachimbas.

LOS AFECTOS EN LAS CACHIMBAS

En las cachimbas, los afectos tiene mucha más importancia, además de ser cualitativamente distintos, a los de los trabajos en otros establecimientos, también localizados a lo largo de las carreteras. El servicio que se ofrece en las primeras es más íntimo; se realiza poco a poco, es informal, precario y se difunde de boca en boca por medio de las recomendaciones entre camioneros emitidas por la radios de banda ciudadana (CB) o los celulares; es un trabajo reproductivo *artesanal* que se aleja de procesos industriales, estandarizados o de los espacios de anonimato de servicio impersonal, de relaciones superficiales (aunque se realicen con sonrisas y buenos tratos) de las grandes empresas de restaurantes o de tiendas de servicio de alimentos procesados. Los trabajos reproductivos difieren según la cantidad de trabajo afectivo que le impriman a los productos finales: el servicio, los alimentos o el lugar.

Esta forma de labor *artesanal* termina por desvanecer la línea que divide la mera transacción económica del involucramiento “personal” de los participantes, porque en tanto estas conversaciones están encaminadas a adquirir propinas, por un lado, y compañía, por otro, se involucran aspectos sumamente personales, deseos y experiencias de cada persona. Así, es muy sencillo que se pase de una esfera económica a otra personal-afectiva.

El trabajo reproductivo-afectivo que busca la reproducción física y la estabilidad emocional de la fuerza de trabajo, implica la búsqueda de un bienestar emocional y material cotidiano de determinadas personas o trabajadores. Lo que es posible solamente a través de la producción de ciertas subjetividades, que sean capaces de lograr dicha estabilidad y bienestar, encaminados a que los trabajadores puedan mantenerse trabajando según ciertos fines, parámetros y objetivos económicos; en este caso encaminados a la persistencia de la circulación de mercancías por carretera, sin embargo, esta infraestructura social no está proporcionada ni por el estado ni por las empresas de transporte, sino que se adquiere de otros privados.

Las labores que implican cuotas de afectos y emociones configuran subjetividades específicas. Parte de esta subjetividad se concentra en la existencia de un *simulacro*, que evoca la casa

de una familia en donde el hombre provee y la mujer se hace cargo de la reproducción del hogar y los integrantes de la familia. Sin embargo, las relaciones que aquí tienen lugar son independientes a las instituciones de autoridad de dicha figura familiar (hombre-proveedor/mujer-reproductora) y las relaciones de poder que la caracterizan. Pero en este caso, la articulación de las actividades reproductivo-afectivas de las trabajadoras de las cachimbas continúa en dos esferas: como trabajo reproductivo-afectivo sujeto a una relación salarial y como el trabajo reproductivo no remunerado realizado en sus propios hogares como consecuencia de su condición de madres solteras.

Parte de la subjetividad de estas trabajadoras gira en torno a la relación entre su espacio de trabajo, la cachimba, su lugar de vivienda (sea la cachimba o su localidad de origen) y la carretera. Estos lugares marcan una pauta espacial entre lo exterior, los caminos de donde vienen los clientes, y lo interior. Lo impersonal y lo íntimo, las conversaciones superficiales; lo rutinario y lo extracotidiano, los clientes conocidos reconocidos, íntimos, familiares y aquellos que entran por primera vez y que pueden provocar intriga, interés o atracción. *Aquí por lo menos una ve hombres de todo tipo, muchos de los que vienen son guapos; una se da un ‘taco de ojo’.* Un hombre aquí se aburriría, me comentaba la cocinera de una cachimba.

El trabajo reproductivo-afectivo (inmaterial) en las cachimbas se enreda con el trabajo reproductivo (material) hasta hacerse uno. El material corporal y el afectivo-emocional que reproduce la fuerza de trabajo se hace indivisible. Se educan las emociones y se gestionan las relaciones afectivas, al tiempo que se cocina, se limpia, se maquilla o se conversa con los clientes y las compañeras. La vida se difumina con el empleo, paralelamente se preparan los alimentos mientras se invierte un trabajo continuo sobre el propio cuerpo y la imagen personal para interesar a los clientes. La subjetividad transcurre paralelamente en los aspectos inmateriales y los materiales sin poderse fraccionar.

Por otra parte, lo que se despliega en las dinámicas en las cachimbas es una comunidad afectiva dispersa por toda la red viaria (camioneros y trabajadoras) que se articula de distintas formas, integrando “redes íntimas de cuidado, apoyo y afecto, que están fuertemente vinculadas a través de más grandes distancias geográficas” (Urry, 2007: 226).¹¹⁶ Porque las relaciones

¹¹⁶ La búsqueda, creación y preservación de redes de apoyo, cuidado y afecto en contextos de movilidad no es exclusivo de ningún *sistema de movilidad*. Por ejemplo, en un contexto similar, en el sistema del autotransporte de carga de Estados Unidos (uno de tipo más industrializado, planificado y controlado por el Estado) hace tan

afectivas no se dan sólo en el marco de las cachimbas, que es de donde nacen. Una vez creadas acompañan a los camioneros por sus recorridos y aunque estos no se encuentren en las cachimbas, a pesar de la distancia y la movilidad de ellos, las trabajadoras pueden preservar dichas relaciones.

El valor económico del afecto existe porque se inserta en una particular configuración de relaciones afectivas que dota de sentido los espacios de las cachimbas, fomenta su reproducción y las coloca en un lugar central dentro de los procesos económicos, sean formales o informales. Su importancia gira en torno al funcionamiento de una configuración peculiar que organiza los vínculos sociales y las emociones que estos implican. Y tiene un carácter económico en tanto que estos vínculos se producen dentro de un marco de oferta de servicios y productos, a tal grado que gran parte de las relaciones afectivas del personal de las cachimbas está conformado por los mismos clientes. Es decir, esta estructura afectiva está compuesta por una combinación específica de relaciones afectivas subordinadas al contexto espacial en el que se sitúan las cachimbas, la división sexual del trabajo propia y la conexión particular con los procesos económicos de la economía global.

Pero la línea se cruza, las meseras y cocineras de las cachimbas establecen vínculos afectivos y duraderos entre ellas y con los camioneros, éstos a su vez se encarnan en la vida de esos viajeros. Esos vínculos afectivos llegan a ser centrales en su vida, relaciones de diversos tipos como solidaridad, amistad y amor; los cuidados, emociones y afectos van de ida y vuelta. La estructura afectiva desencadena modos de vida y subjetividades.

sólo un par de décadas se podían observar situaciones similares a las que aquí describimos. En una conversación personal con el antropólogo norteamericano, Michel Agar, quien realizó en los años ochenta un estudio titulado *Independents declared. The dilemmas of independent trucking* (1986), sobre las condiciones laborales y la vida de los camioneros independientes de aquel país, me comentó que en aquella época, cuando el actual control satelital hacia los camioneros aún no se ponía en marcha, los camioneros con los que conversó se desviaban sus rutas por algunas carreteras secundarias solamente para visitar un restaurante propiedad de una señora. En este espacio no sólo comían, sino que conversaban largamente, descansaban, se relajaban y compartían su vida personal. La relación de estos camioneros con esta señora llegaba a tal grado que la llamaban *Mama*. La distinción de este caso con el sistema del autotransporte mexicano que hemos abordado es clara. Si en el marco de la cachimba se realiza un *simulacro* de una relación de ‘proveedor-ama de casa’; el caso estadounidense habla de un *simulacro* de una relación ‘ama de casa-hijo’.

REUNIONES, LUGARES DE SOCIABILIDAD Y ESPACIOS DE FLUJOS

Para tener un panorama más amplio del funcionamiento y la peculiaridad de estas afectividades, así como para entender sobre qué descansa el valor económico de los afectos es necesario comprender que estos se dan un marco de movilidad. Los vínculos sociales se construyen a través y acorde a un *sistema de movilidad*, de ahí la importancia de entender cómo es que se pueden construir vínculos duraderos y trascendentales en un contexto de impermanencia geográfica y constante desplazamiento. Y es que las relaciones afectivas y el valor económico que producen, en tanto trabajo reproductivo, surgen en medio de un entramado de ausencias y presencias (reales o virtuales), de reuniones, de encuentros y desencuentros, distancias y diversas formas de cercanía, muchos de ellos facilitados por los medios de comunicación.

El carácter móvil de los visitantes/clientes de las cachimbas es un condicionante sustancial de las dinámicas que se despliegan a partir de la interacción en esos espacios. El ir y venir de los viajeros, anónimos y de aquellos ya conocidos, establece las pautas en que se relacionarán los actores con estos espacios, dentro de los espacios y *a través* de los espacios (a la distancia). De aquí surge la necesidad de entender la movilidad como eje estructurante de subjetividades y formas de vinculación social y afectiva.

Los usuarios de la red viaria encuentran en dichos espacios formas de organizar su percepción espacio-temporal, sus itinerarios, así como un espacio ‘fijo’ de sociabilidad en el que también pueden darse encuentros significativos, esporádicos o planeados. En relación a lo anterior, la cachimba posee un lugar primordial como dispositivo que detona una serie de *reuniones*, sean planeadas, sean fortuitas. En un sentido simple casi todo tipo de movilidad ocasiona desplazamientos entre lugares específicos, de ahí que los lugares posean una implicación con la movilidad. Los lugares de sociabilidad, de reunión y cruce de flujos propician y facilitan la movilidad, generando vínculos sociales. En ese sentido, Urry (2007) concibe ciertos lugares como *lugares de afecto*.¹¹⁷ Él menciona que existen lugares que se relacionan de forma particular con los afectos debido a que existe algo en ello que los convierte en lugares apropiados para que ocurran particulares encuentros o *reuniones* sociales. Evidenciando que “el lugar y el movimiento están enormemente vinculados al afecto” (*Ibid.*: 254).

¹¹⁷ A diferencia, por ejemplo, de los lugares de atracción, cuya importancia para las personas radica en *estar ahí*. A tal grado que propicia su desplazamiento hasta esos lugares (Urry, 2007)



“Celebrando mi cumpleaños, allá en una cachimba de Tamarindo, Veracruz.”
Foto: Efrén Asbell ‘Asbelito Ska’ Rodríguez.



Tomando café. Reunión de autotransportistas en cachimba.
Foto: Efrén Asbell ‘Asbelito Ska’ Rodríguez

Los vínculos en el marco de la carretera y los trabajadores del autotransporte pueden ser temporales, duraderos o eventuales; el vínculo que surge de un encuentro puede convertirse en significativo o sólo detonar una relación de convivencia efímera, además mientras existe el vínculo este se refuerza *cachimbeando*, o a través de encuentros planificados en las cachimbas. Un ejemplo sobre la forma en que se dan los encuentros en las cachimbas y cómo sobreviven a lo largo del tiempo se puede observar a continuación:

El compa: A veces conocemos gente en las cachimbas. Hay veces que por medio de otros que nos conocen, otros que han trabajado juntos. Por ejemplo, un compañero que va para allá o yo voy para allá, *¿sabes qué? Nos vemos en tal cachimba*. Vamos a comer o a algo sobras ya aquel cabrón llega con un camarada de otra línea que conoce el dónde trabajó y ya nos conocemos y *¿qué onda?* Si nos vemos. *¿Qué onda?* Ha habido cabrones que me conocen, que yo no me acuerdo de ellos, yo los he visto pero *¿dónde?* y ellos si se acuerdan y dicen, *¿no te acuerdas de tal lado que me presento tal cabrón o tal cachimba?* Ah pues sí. Apenas hace 15 días allá en Coatzacoalcos me encontré a un cabrón que lo conocí en esa línea [empresa de tráilers] acarreando jabón de La Corona para acá. Él es de otra línea también, salimos juntos hicimos el *convoy* hasta Mérida. Luego ‘cachimbeamos’ de a madres y luego ya dejamos de vernos y ya hace 15 días me lo encontré en una cachimba, lo vi, ...y *este güey ¿quién es?* Se me queda viendo, *¿no te acuerdas de mí, güey?* Sí, pero no me acuerdo quién eres. Y ya me dijo, *soy El Pepillo*. ¡Ah! Yo sabía que te conocía, pero no de dónde. Tanto cabrón que conoces que luego no te acuerdas y luego de años.

En el contexto de los caminos, la conjugación de las dinámicas de los camioneros y las trabajadoras de las cachimbas; las visitas intermitentes a estas a lo largo de los años; la constitución de estos espacios como lugares de pertenencia, identificación gremial y ritualidad; así como la consolidación de fuertes vínculos afectivos y sociales se resuelven en una conformación de redes que están desplegadas por todo el territorio nacional: comunidades afectivas cuyos miembros se encuentran diseminados por toda la red carretera, en movimiento o trabajando en las cachimbas de todo el país.

Y es que, establecidos los vínculos sociales, estos trascienden el espacio físico de la cachimba. De ahí que se hable de un despliegue de sociabilidad no sólo al interior del espacio que alberga la cachimba sino *a través* ella, acompañando a cada viajero por los caminos y a las traba-

jadoras hasta su casa.

Cada mesera o camionero elimina u adhiere a su red de vínculos (*network*) a otras personas que intenta mantener o que gradualmente irá perdiendo. De ahí que las visitas a las cachimbas, además de buscar la satisfacción de necesidades físicas, se enfoquen en mantener el contacto con los integrantes. El sostenimiento de la ‘red personalizada’¹¹⁸ (la articulación de sus vínculos sociales) es posible gracias a una combinación de encuentros y reuniones cara-a-cara, así como del contacto a distancia. Ambos facilitados por los medios de comunicación. A la distancia, en movimiento, mucha gente “utiliza el tiempo de viaje (y de espera) para mantener el contacto con la red personalizada de cada uno, restaurando la confianza, manteniendo una ‘presencia ausente’ y reorganizando eventos” [Así,] “las redes íntimas de cuidado, apoyo y afecto se despliegan sobre grandes distancias geográficas” (Urry, 2007: 224-226). Las cachimbas son funcionales en tanto se conectan al modo de vida de los camioneros y acogen la vida de cierto perfil de trabajadoras, enganchando ambos grupos sociales. Son funcionales en tanto los primeros puedan llevar consigo las relaciones afectivas y gestionarlas a distancia y además saber que se encuentran ahí, más o menos fijas a borde de carretera, para reuniones cara a cara. Para las trabajadoras, en cambio, la cachimba es un *nodo* que canaliza el flujo de camioneros a través de ella, del cual surgirán parte importante de sus relaciones afectivas.

Las cachimbas son lugares de sociabilidad en medio de una vorágine de movilidades. La movilidad condiciona su existencia en tanto que dichos lugares son atravesados cotidianamente por una multiplicidad de flujos que permanecen, que siempre regresan o que pasan de largo. El encuentro de estos flujos, enfocado a la reproducción de la fuerza de trabajo del autotransporte, alberga cierta sociabilidad que se conecta con procesos globales de la economía, como es la circulación de mercancías. Los procesos culturales que albergan estos lugares y su conexión específica con la economía global como reproductores de la fuerza de trabajo los convierte en *nodos* que facilitan la circulación. Las redes de afectividad (red de redes personalizadas (*personalized networks*)) se interconectan a través de esos *nodos*. En este sentido, las reuniones (*meetings*) poseen un papel fundamental dentro de esta interconexión.

Las cachimbas son lugares de *encuentro* y desencuentro; de saludos y despedidas, de reuniones. Hablar de redes, de vínculos a larga distancia puede ser muy subjetivo y vago si no se en-

¹¹⁸ Urry habla de “*Personalized network*”. Véase John Urry, 2007: 224.

tiende, desde una perspectiva cercana, cómo funcionan y qué los desencadenan, los construyen y los mantienen. Las redes no se pueden dar por sentadas. Existe un trabajo por parte de los integrantes de cada grupo social para establecer y mantener sus lazos. Urry argumenta que la posibilidad de mantener, construir y reforzar los lazos y las redes parte de un trabajo relacionado con la comunicación, el viaje y las *reuniones*. Estas están envueltas en actos performativos de las redes sociales. El trabajo (costoso) de mantenerlas constituye la verdadera sustancia de la vida social, y está relacionado con el tiempo, el espacio, el dinero, los recursos, riesgos, los placeres, etc. (*Ibid.*: 230).

Si bien las cachimbas son espacios de flujos que albergan encuentros significativos, así como anónimos e intrascendentes. Son muchos los camioneros que pasan, tal vez sin volver jamás por determinada cachimba, o sin establecer un vínculo de suma importancia para su vida personal. Sin embargo, durante mi estancia en Entrecaminos, tal vez la parte más sencilla en el trabajo etnográfico fue la presenciar una multiplicidad de reuniones intermitentes, efímeras o duraderas. En tan sólo unas horas, sentado en la mesa de alguna cachimba, era posible observar una serie de reuniones.

Una tarde pude observar a dos camioneros que llegaron juntos, cada uno en su tráiler, para sentarse un buen rato a esperar su comida. De pronto uno de ellos salió y agitó fuerte los brazos, de arriba a abajo, intentando hacerse ver por el chofer de un camión que iba llegando. El vehículo se estacionaba despacio en el acotamiento, un poco más adelante de donde ellos se habían estacionado; a un costado de la siguiente cachimba. Parecía que el recién llegado nunca hubiera estado aquí, por ello las indicaciones de su amigo, y que sus amigos lo habían citado para reunirse los tres en *esta* cachimba.¹¹⁹

Los tres camioneros conversaron cerca de una hora. Después llegó otro grupo de camioneros que se sentó en otra mesa. A los pocos minutos se sentó otro camionero en otra mesa, que al parecer los conocía. Un camionero de la primera mesa le preguntó que por qué se sentaba hasta allá, pero no le contestó nada. En cambio, el recién llegado, con tono fuerte y con groserías le dijo a Vero, la trabajadora de turno, que quería comer algo. El camionero de la mesa donde estaban los choferes agrupados, le dijo a Vero que lo mandara a chingar a su madre. Vero le dijo,

¹¹⁹ Así se conocen las cachimbas. De persona en persona, la información recorre las carreteras junto con los operadores; viaja de voz en voz, a través de las ondas de sus celulares, las de Internet y del radio. Son canales tan eficaces que pueden hacer que una cachimba se llene de clientes o se quede desolada.

¿para qué si él ya me mandó a mí? Todos rieron, incluido el recién llegado. Vero fue con este último y le preguntó que qué quería de comer. *Ya nada*, le dijo. *Ya se me quitó el hambre*. Le dijo serio, pero en broma. Todos volvieron a reír. Su amigo, el de la mesa donde estaba el grupo le dijo en voz alta. *Pinche Chato*. Evidenciando que sí se conocían. *Pareces niño chiquito*.

Las reuniones y los encuentros son fundamentales para las vidas de los camioneros y las trabajadoras de las cachimbas. Es común escuchar que la conversación o entre los saludos y las despedidas cosas como “*a la vuelta seguimos platicando*”; “*al rato te llamo*”; “*a la vuelta nos vemos*”; “*hace mucho no sé nada de ti*”; “*qué milagro, pensé que no te volveríamos a ver, nos tenías abandonadas*”; “*me quedé de ver aquí con unos amigos [otros camioneros]*”. Cada encuentro cara a cara es un reforzamiento de vínculos.

Y es que las conexiones entre personas se desarrollan a través de reuniones intermitentes, por lo tanto, estos poseen un costo, implican trabajo. Los encuentros intermitentes producen afecto. En cierto sentido es necesario que alguna persona se junte intermitentemente con otra para llegar a decir que *conoce* a dicha persona (*Ibidem*).

Aunque en realidad una *reunión* o *encuentro* de gran intensidad, una experiencia compartida y significativa, puede vincular diversas personas en particular sin la necesidad de llevar a cabo más encuentros. El afecto, argumenta Urry, puede ser móvil a través del tiempo y del espacio. Los camioneros hablan a menudo de que las cachimbas son lugares para conocer otras personas, un encuentro en una de ellas puede convertirse en una amistad duradera. Pero también son lugares que permiten vivir experiencias compartidas, lo que fortalece los lazos.

Una tarde, fui a la cachimba de Tina para seguir conversando con una de sus trabajadoras, Sara. Ese día ella estaba bastante ocupada. Esperé por un par de horas, pero nunca dejó de hacer cosas, así que mientras cocinaba conversamos. Estaba haciendo la comida de la tarde. *Me dejaron sin comida para hoy*, me explicó. En el comedor de siempre hay mucha gente, ya sean los hermanos, hermanas o sobrinos. Pareciera que no hay un solo momento en el que las trabajadoras estén solas, ellas también debían de atender a los hermanos y primos de Tina. Mientras platicaba con Sara, se sentaron dos operadores a comer. Ellos se acomodaron en la mesa que se encontraba en la cocina, la mesa de las trabajadoras. Lo que quiere decir que debían ser bastante cercanos por lo menos a alguna de ellas. Un poco antes Sara me había dicho, *casi todos los clientes se hacen amigos de alguna de nosotras*. Sara los saluda desde la estufa, intercambian algunos insultos de

cariño y unas cuantas bromas. Al poco rato, Sara abandona la estufa para acercarse y mostrarle a uno de los dos operadores algo que tenía en su teléfono celular, probablemente un mensaje de alguien o alguna fotografía. Él intentó pesarle el celular a su compañero para mostrarle también. Sara dio un fuerte grito y le quitó el celular, al segundo no le tenía tanta confianza como al primero. Este comentó, *pinche Sara*. Sara regresó a la estufa atenta a lo que cocinaba, pero después hizo pequeños viajes (entre insultos, bromas o comentarios lascivos) hasta la mesa para convivir con sus amigos. Ante una broma que uno de ellos le dijo a Sara, ella le respondió gritando y sonriendo, *¡Analfabestia!* Ante ese tipo de comentarios, a veces, Sara respondía con leves cachetadas al camionero con el que tenía más confianza. Cuando se fueron, me dijo que tenía unos ocho años de conocerlo y que por eso se llevan tan pesado, que además había sido su pareja por seis meses.

Ese mismo día me quedé en la cachimba hasta que oscureció y el turno laboral cambió. La cachimba la atendía Lina y Lara. En la mesa de la cocina, junto con Lara, estaba sentado otro camionero de bigote negro, *El Chilorio*. Mientras Lina iba y venía atendiendo y limpiando las mesas un tráiler se estacionó frente al local de Tina. *Es uno de TUM* [una empresa de autotransporte], dijo Lina. Lara sin ver, mantenía sus dedos y su mirada ocupados escribiendo en un celular, pregunto: *¿es un viejo canoso, ¿no?* Lina confirmó que sí. *Es Ermitaño*, dijo Lara. Después de una pausa, El Chilorio preguntó, *El Alfalfa ya no ha pasado, ¿verdad?* A diario, varios camioneros de esa misma línea pasaban al comedor. A los pocos minutos Ermitaño entró y se encaminó directamente a la cocina. Saludó a todos, después se detuvo y volteó a ver a Tina que trabajaba en la otra mesa, una de las de afuera, y se dirigió para allá. *Voy a ver a la patrona*, anunció Ermitaño, conocía de hace diez años a Tina, ella lo consideraba como un tío. Alguien que la había acompañado durante muchos momentos importantes de su vida.

El Ermitaño se fue y nosotros continuamos la conversación en la mesa de la cocina. El camionero de bigote negro dijo, *es que luego luego se enteran que aquí estoy*, refiriéndose a sus amistades que veían su camión estacionado afuera de la cachimba. Cuando Lara se fue a atender unas mesas y nos quedamos El Chilorio, Raúl [el hermano de Tina] y yo. Y continuaron la conversación interrumpida, *Yo nunca tomo café, sólo cuando cachimbeo*, dijo El Chilorio. Después la conversación giró en tono a los abusos laborales y otros asuntos del trabajo. Durante esa parada, estos camioneros se encontraron con amigas a las que conocían desde hace varios años. Intercambiaron algunas historias, quejas, conocimientos o angustias. Las visitas son intermitentes pero

constantes y pueden repetirse durante varios años, aunque a veces, por el cambio de ruta o de empresa, se pueden suspender abruptamente. Pero las experiencias quedan, los recuerdos, la memoria y los afectos. Por ello, aunque eso pase, muchas veces los vínculos permanecen. Son vínculos contruidos paso a paso, experiencia a experiencia, en cada encuentro.

Pero las cachimbas no sólo albergan reuniones entre camioneros y su personal, sino que, entre el trajín cotidiano de las cachimbas, entre ires y venires entre las mesas y la cocina, a ritmo de las visitas de los clientes, cuando el establecimiento queda desolado de camioneros también se llevan a cabo reuniones entre sus trabajadoras. Estas reuniones son las que permiten a las trabajadoras verter poco a poco su vida en el espacio laboral, a medida en que comparten con sus compañeras sus problemas personales, su historia familiar o su perspectiva del mundo. En ellas construyen una red de apoyo entre trabajadoras, conformando una familia extensa. Esta familia soporta afectiva y emocionalmente a las trabajadoras. Además de que también se puede encontrar un apoyo en otras esferas de la vida como la económica, la legal, laboral o la de la salud.

Ya habían pasado algunas horas desde que la noche suplió al día. Desde mi silla en la cocina de la cachimba de Tina podía mirar de frente el área de mesas. En ella, dos grupos de camioneros se habían agrupado a *cachimbear*. Lina y Lara hacían constantes viajes para atender sus peticiones: comida, agua para café o para detenerse unos minutos a conversar y bromear un poco, después volvían y se sentaban con nosotros de nueva cuenta en la mesa de la cocina. En algunos intervalos del trabajo todas las trabajadoras y Tina, la dueña, lograban agruparse en esa mesa. Tina y Jazmin ya habían llegado, así que durante esos intervalos lograban reunirse cuatro mujeres a conversar sobre sus vidas: Lina, Lara, Tina y Jazmin. Durante un tiempo Lina habló sobre cómo a su hijo lo molestaban en la escuela porque se había muerto su padre. Lina era la única trabajadora viuda. En el momento en que falleció su esposo se dirigió a las cachimbas a trabajar. Ese tema desencadenó que las demás trabajadoras se quejarán largo rato sobre cómo sus ex-parejas no las apoyaban con la manutención de sus hijos; de los problemas de disciplina de sus hijos y de sus relaciones amorosas actuales con algunos camioneros, Jazmin me contó su opinión sobre los restaurantes y sobre una relación que había tenido anteriormente con otro camionero. Ahora ella estaba con otro camionero y se sentía más tranquila. Muchas de ellas han vivido en otras ciudades y han tenido parejas que son camioneros. Al final de la noche terminaron platicando sobre algunos roces con las patronas que habían tenido en otras cachimbas.

En una reunión similar, posible gracias a la ausencia de visitantes por cierto tiempo, las dueñas de las cachimbas y sus trabajadoras se reúnen a la espera de clientes. En estas reuniones se intercambian anécdotas sobre viejos acontecimientos o se hace el recuento de lo que sucedió en el día. Un día, cerca de la media noche, Doña Isa nos contó a Vero, su trabajadora, y a mí, de una vez que pudo ver como un camionero que se había estacionado frente a la cachimba estaba tan borracho que se quedó dormido sentado frente al volante, con el camión apagado. Había dejado la puerta abierta y Naty, preocupada porque pudiera caer a la carretera y ser arrollado, se acercó y lo empujó con mucho esfuerzo hasta enderezarlo bien y poder cerrar la puerta.

Sea de día o de noche, el acotamiento de Entrecaminos está lleno de tráilers estacionados. Si se mira desde la colina en donde comienza la recta que atraviesa el crucero, se puede apreciar con la mirada todo el basto valle semi-tropical que alberga al crucero. Lo único que hace contraste con el verde paisaje es el asfalto de la carretera que lo atraviesa, el acotamiento, las pequeñas construcciones de las cachimbas y los camiones estacionados. Desde esa cima se puede observar la llegada y salida de camiones; por la noche, sólo las luces en movimiento de los vehículos que pasan y las luces intermitentes de los camiones que se estacionan a un costado de las cachimbas. Cada tráiler detenido es un encuentro que puede durar algunas horas o ser verdaderamente fugaz y anónimo; intrascendente o sumamente íntimo y trascendental.

Por otra parte, las reuniones requieren el desplazamiento físico de algunas de sus participantes; alrededor de ellas hay una ‘carga de movilidad’, dice Urry. Para preservar la red de vínculos existe la obligación de viajar, de encontrarse, de reunirse y de conversar. Esta obligación no puede ser evadida al menos dentro de cierto periodo de tiempo. Por consiguiente, los encuentros son componentes importantes de diversos sistemas complejos, especialmente porque esos sistemas están ‘conectados en redes’ de relaciones laborales, de la vida familiar, amistosas o de ocio. Es por ello que estos encuentros cara a cara son tan significantes y ser efectivos y/o afectivos (Urry, 2007: 232).

Urry desarrolla un análisis en torno al término *reunión* para referirse tanto a los encuentros formalizados (‘agendas’, estructuras, horarios) y aquellos informales, en donde el lugar específico y el tiempo están planeados por adelantado, negociados sobre la marcha o en una amplia gama de contextos en donde dos o más personas se reúnen con otros por un rato (*Ibidem*). Además, argumenta que es posible distinguir entre cinco procesos que engendran movimiento inter-

mitente y los encuentros cara a cara. En primer lugar,

«existen obligaciones de tipo legal, económicas y familiares que requieren una necesidad intermitente de viajar para estar en otro lugar. [Segundo], existen obligaciones sociales menos formales que a menudo envuelven las normativas sobre las expectativas de estar *presente* y atento. La responsabilidad que produce dicha movilidad implica ver a *otras* personas “cara a cara” y algunas veces “cuerpo a cuerpo” (lo que conlleva una gama que puede ir desde un saludo de manos formal a una relación sexual). La presencia mutua entre aquellos que tienen débiles vínculos permite a los miembros de una red *leer* lo que otros están pensando, observar su lenguaje corporal, escuchar de primera mano lo que tienen que decir, tener un juicio amplio sobre sus respuestas o comprometerse con el trabajo emocional. [En tercer lugar], existen diversos objetos materiales que son centrales dentro de cada red social que conllevan encuentros temporales y ocasionales. Tal vez sea necesaria la co-presencia con los otros para firmar algunos *contratos*, para trabajar en *textos* escritos o visuales, para dar algún *regalo* a otras personas que se encuentran distantes, para reparar algún *objeto dañado* o para idear nuevos *instrumentos* para propósitos científicos. [Cuarto], los lugares a menudo son centrales para la vida conectada en red. Existen obligaciones de estar en un “directamente” en un lugar, de caminar por ciudad, de estar por la orilla del mar, de escalar una montaña, de ver el atardecer, etc. Esa forma de trasladarse para encarar un lugar, normalmente implica viajar por encima, o más allá, de algunos no-lugares para llegar a estos diferentes lugares, normalmente en compañía de otros que nos son significantes. [En quinto lugar], muchas redes están organizadas alrededor experimentar un evento de vida que sucede en un momento y lugar específicos. Lo que podría incluir eventos políticos, conciertos, obras de teatro, reuniones, celebraciones, conferencias, festivales etc.» (Urry, 2007: 233). [A esta lista se podría añadir los encuentros que se dan en el marco de la cachimba]

Existen diversas obligaciones dentro de la vida social que implican copresencia y por lo tanto desplazamientos intermitentes. Las redes de personas se integran a través de una mezcla formal e informal de obligaciones, así como la importancia significativa de personas, objetos, lugares o eventos. A menudo, estos eventos son necesarios para solidificar vínculos afectivos que están contruidos a distancia (*Ibidem*).

Hay situaciones en que *los encuentros cara-a-cara* son imprescindibles; son lo que sostienen toda reunión. Algunos intercambios de información, algunas decisiones o algunos afectos sólo son posibles en tanto se produzcan encuentros cara-a-cara. Para Urry “existen dos características claves de los encuentros co-presenciales; la riqueza de la información que fluye entre los participantes y el curso de la retroalimentación de cada uno que resulta de poder ver la cara y las

respuestas corporales de la otra persona.” (2007: 237) Los encuentros co-presenciales y la construcción de relaciones se encuentran vinculados. Si los afectos surgen de las relaciones y no simplemente de ver a otra persona, son las relaciones las que producen ciertos afectos. De ahí la importancia de los encuentros, sean constantes, intermitentes o demasiado esporádicos. Los encuentros co-presenciales, son un elemento central en la construcción y el mantenimiento de las relaciones económicas, políticas o afectivas.

Las reuniones son sucesos complejos, “situaciones rituales, reuniones tribales en donde la solidaridad del grupo se fortalece, los enfrentamientos se convierten en batallas verbales... cuando hay una inquietud se agenda una reunión. Cuando una no es suficiente, se agenda otra.” (...) “Más allá de tomar decisiones, las reuniones tienen otras funciones: observar como uno es escuchado, ejecutar procedimientos, distribuir recompensas, estatus o culpas, fortalecer amistades, juzgar el grado de compromiso de los integrantes al grupo y pasar un rato agradable” (Boden, 1994:81).

Las conversaciones *cara-a-cara* sustentan los patrones regulares de la vida social que implican largos periodos de distancia y soledad. Hasta ahora la comunicación cara-a-cara es el medio ‘*multi-canal*’ más rico porque articula todos los sentidos (Urry, 2007).

Las paradas en las cachimbas son necesarias y forman parte de la reproducción del trabajador del autotransporte. Pero las paradas no se dan en el vacío, son resultado de una negociación entre las voluntades, las redes afectivas, las condiciones laborales y la voluntad de sociabilidad y reunión (según diferentes intenciones) de cada participante. Pero vistas a escala individual estas son subjetivas y forman parte del repertorio de relaciones afectivas de cada camionero, lo que implica también a la red de relaciones afectivas del personal de las cachimbas.

En cierto sentido, la movilidad les permite a los camioneros seleccionar donde detenerse, mientras que las trabajadoras no pueden elegir quién puede o no llegar a la cachimba, es de este universo, más reducido, que ellas eligen con quién pueden o no construir y mantener lazos afectivos. A partir de estas paradas que pueden ser exclusivamente laborales -el camionero busca alimentarse y seguir trabajando- o sociales, -en donde la alimentación pasa a segundo término e importa más el encuentro social y afectivo. Ambos tipos de paradas, que implican *reuniones* y *encuentros* de diversos tipos, pueden ser conjugadas y hacerse al mismo tiempo. Es a partir de la necesidad de parar que los camioneros se encuentran entre sí, entre colegas, y que también se

producen los encuentros entre estos y el personal de la cachimba. En este sentido, las cachimbas son lugares que marcan ritmos, y donde se distingue el adentro del afuera, la inmovilidad de la movilidad, lo anónimo de lo familiar. Son lugares de ruptura, que ofrecen matices dentro de la cotidianidad. Asimismo, las cachimbas son lugares de identificación en tanto posibilitan la sensación de integración a un grupo social en el que a pesar la distancia los camioneros pueden encontrar lo familiar y lo doméstico a pesar de estar lejos de casa. Para las trabajadoras, el flujo cotidiano de visitas les permite observar parte del mundo lejano que está conectado con las cachimbas por medio de la carretera, este es los hombres que llegan por dicha red viaria. En conjugación con diversos elementos, estos lugares integran diversas características como ciertas relaciones de género, de clase, objetos o arquitecturas que se conjugan en una *atmósfera* específica que propiciará determinados encuentros y sociabilidades.

Las redes son la base de este sistema para las trabajadoras, incluyen en sus vínculos sociales una multiplicidad de relaciones afectivas de diversos tipos con los camioneros, dispersos por todo el territorio nacional. Y para ellos es una red integrada por sus compañeros de trabajo, que se mantienen igualmente itinerantes, y una gran cantidad de vínculos afectivos *fijos*, en las cachimbas, otros puntos de la carretera y desde luego su familia. Estos vínculos y, por ende, esta red, es posibilitada por los encuentros que se realizan día con día en espacios de sociabilidad como las cachimbas.

El trabajo cotidiano de estas mujeres permite la *producción* de estos lugares, no sólo como parte fundamental de la reproducción material de los trabajadores del autotransporte, sino como lugares que arrojan sentido en tanto se produce un ambiente peculiar que propicia la identificación, la sociabilidad y el sentido de pertenencia a un grupo. Es decir que estos lugares contienen determinad singularidad *emosignificativa* y expresiva. La cachimba puede concebirse como un

“espacio donde específicas prácticas humanas construyen el lazo social, reelaboran la memoria a través de la imaginación demarcándolos por el afecto y la significación: en su imbricada función de continente, es tanto un posibilitador situado, como también punto de referencia memorablemente proyectivo, depositario y crucero de códigos y posibilidades, de permanencia y cambio. Está demarcado por límites físicos y/o simbólicos, tiene un lenguaje específico, una fragmentación interior ocupada por la *diferencia* que *complementa* actores estructurantes y estructurados con jerarquías variables, y propicia y produce unas formas rutinarias y ritualizadas de experiencia que reconstru-

yen la identidad, entre otros componentes. *Con-forma* a los lugareños, aunque no elimina el surgimiento de contradicciones y conflictos” (Vergara, 2014: 35).

Lo que debe quedar claro es que dada la configuración de las dinámicas sociales la cachimba alberga una multiplicidad de relaciones afectivas, centrales tanto para la vida de los camioneros como de las mujeres que trabajan ahí.

TELEFONÍA CELULAR Y ‘MUJERES NODALES’

Dentro del entramado de vínculos y relaciones afectivas que se tejen alrededor de las cachimbas el teléfono celular tiene un lugar central. El teléfono celular es una herramienta eficaz que permite gestionar y fortalecer las relaciones sociales y los vínculos afectivos a la distancia.

Hablar del teléfono celular es hablar de una cierta relación entre personas, pero también entre personas y objetos. Estas relaciones están atravesadas por determinadas relaciones de género y parentesco que son durables, pero no inmutables (Doron, 2015).

Por ejemplo, Assa Doron (2015) analiza las diferentes formas en que los teléfonos celulares están integrados en las vidas cotidianas de las familias de bajos ingresos en algunas comunidades del norte de la India; sobre todo alrededor de las implicaciones del noviazgo, las relaciones matrimoniales y los lazos familiares. Su estudio muestra como la presencia del teléfono móvil al mismo tiempo refuerza y socava los roles de género y las instituciones de autoridad.

Doron, encuentra ciertas prácticas de matrimonio en donde las mujeres, al irse a vivir con sus esposos, se ven despojadas de sus teléfonos celulares y junto con ellos, de los vínculos sociales anteriores al matrimonio. En el caso de que se le permita poseer algún dispositivo móvil, éste debe ser estrictamente para propósitos familiares, de esa forma, su uso se encuentra expuesto, en un contexto de vigilancia constante, porque se espera que sea compartido con el resto de la familia. En contraste, el esposo preserva la totalidad de sus vínculos personales y la posibilidad del contacto cotidiano con los mismos.

En su estudio, Doron analiza a los usuarios del celular como *personas nodales*, es decir, sujetos que son el foco de relaciones interpersonales; que poseen la capacidad de actuar como *no-*

dos en un determinado número de relaciones sociales que se escogen de forma individual y de mutuo acuerdo más que de forma obligada o por deber. Al despojarlas de sus teléfonos celulares, las mujeres de estas comunidades quedan invalidadas como personas nodales. Cosa que no sucede con sus parejas quienes sí permanecen articulados.

También demuestra la alteración de relaciones tradicionales, como los matrimonios arreglados, en los que el celular ayuda a transgredir las barreras impuestas a las parejas antes de casarse. En algunas comunidades de la Inga, los futuros esposos pueden reunirse en pocas ocasiones antes de casarse (y dichas reuniones deben hacerse en presencia de las familias). Gracias al celular, algunas parejas pueden, aunque a escondidas, mantener un contacto estrecho y conocerse mejor. Estas transgresiones se extienden y contribuyen a dinamizar las relaciones de poder intergeneracionales y de castas. Es decir, no es posible concebir el uso de estas tecnologías al margen de las relaciones sociales “tradicionales”, ya sea trastocándolas o de alguna forma coexistiendo con ellas.

Desde el mismo enfoque puede analizarse el papel que juega el teléfono celular en las dinámicas de las mujeres en las cachimbas. El ingreso del celular a las dinámicas de las cachimbas es reciente. No hace muchos años las relaciones afectivas en este contexto eran mucho más frágiles en tanto dependían en mayor medida de una relación cara-a-cara. Ahora, gracias a la tecnología celular, a pesar de los cambios de ruta o compañía de los camioneros y los constantes cambios de cachimba de las meseras y las cocineras es más factible que estos vínculos pervivan.

Las personas que viajan y las que esperan, como los camioneros y las trabajadoras de las cachimbas, se desenvuelven en una dinámica de “presencia ausente”, “contacto perpetuo” o “presencia conectada” (Urry, 2007); a pesar de la distancia, *están*, aunque virtualmente. Sin embargo, esta presencia es tan real que condiciona el tiempo, el espacio, las decisiones y las dinámicas cotidianas de las personas:

Romina: Si yo estoy sola en casa [...] hablo por teléfono con mis amigos que andan lejos. [...] con el que estoy hablando en ese momento pues le hablo. Pero si yo sé que él está en su casa no le hablo. Tengo un alto, no lo molesto. Hasta que él me dice, *¿sabes qué? Salgo el viernes*. Así ya le mando un mensaje y le digo, *hola o ¿qué rollo?* Ya si él me contesta... para evitarnos problemas con nuestras familias o hacer un mal entendido, de *¿por qué te estabas mensajando con él?* Simplemente porque ando bien tensa, ando bien estresada de tantas cosas que traigo. Y

me agarro platicando con ellos y me desahogo un rato, me desenfado. Y también ellos. Se desestresan de que vienen solos o de que traen problemas en sus casas. Y ya te cuentan sus cosas y ya. Así yo tengo veinte años trabajando en comedores muy a gusto.

Pero el uso del celular también se puede utilizar desde la cachimba, mientras las trabajadoras cumplen su jornada. Estas pueden estar en contacto con los camioneros, amistades o parejas:

Isabel: *Hola, buenos días, me dicen. ¿Cómo amaneciste? No, pues bien. Aquí estamos. Echándole ganas. Acostada. Estoy descansado, estoy relajándome. Ellos me dicen, estoy en tal parte, ando chambeando. Andamos por estos lados. Voy a ir para allá o para aquel lado. Y es que los mueven constantemente de un lugar a otro, ¿no? A veces tengo varias conversaciones al mismo tiempo. A veces ninguna. De repente estoy aburrida, ¿a quién molesto? Como ellos dicen. Voy a molestar a fulano. A ver qué está haciendo ¿no? ¿Qué haces Pachis? Tirando la hueva, me dice ¿y tú? Pues estoy bien o me siento bien triste. Y ya le digo, ¿qué te pasa amigo? Pues no hay viaje, me dice. O me dice, estoy descansando o trabajando. A veces me dice, ¡Ay! Cómo me gustaría estar ahí para echarme un cafecito, un relax... platicar. Pero pues lástima, estoy muy lejos. Ya llegará el día en que yo vaya para allá. Platiquemos de ti un poco, del viaje, como fue...*

Por otra parte, “el uso del teléfono celular sucede muchas veces entre eventos y algunas veces este tiempo-espacio intermedio es más importante que los eventos en sí. Lo cual los hace altamente significativos” (*Ibid.*: 224). Esto se debe a que muchos grupos sociales (como en el caso de los camioneros y las personas que se relacionan con estos) invierten largos periodos en tránsito o en espera y mientras tanto envían textos o realizan llamadas, sea por trabajo o sea por relaciones afectivas.

Urry (2007) analiza como el uso del teléfono móvil implica una organización y reorganización constante de “eventos” que se desarrolla en el mismo desplazamiento, en tránsito. El capital de vínculos sociales se puede extender mientras el sujeto se encuentra en estos *espacios intermedios*; en medio de campos de dominio como el laboral, el familiar y amistoso. Esto representa otra *filtración* que se da del mundo laboral al íntimo y viceversa. “Los aparentes diversos dominios de trabajo, familia y amistad se han integrado más, unificándose en redes, a pesar de los aspectos que implican la distancia, las comunicaciones y las reuniones intermitentes” (*Ibid.*: 228).

Las visitas en las cachimbas no terminan con la *visita física*, continúan en un espacio virtual; una especie de *cachimba virtual personal* que cada camionero y trabajadora tienen gracias a sus celulares. Es un repertorio de vínculos sociales a través del cual se *conectarán/desconectarán* con esas personas o *entrarán/saldrán* de esos espacios virtuales. Sin embargo, no se debe olvidar que esta forma de reunión física proviene de un encuentro cara-a-cara en cierta cachimba. De ese encuentro y según las personalidades de los actores, se decide si se traslada a un espacio virtual.

Visitaba a Doña Naty en su cachimba. Llevaba varias horas conversando con las trabajadoras de la cachimba de Tina que se encontraba a un lado. En ella siempre hay más gente, tanto trabajadoras como clientes. Así que el ajeteo es más constante, en ocasiones me resultaba complicado entablar conversaciones más largas y a profundidad. Así que al llegar con Doña Isa siempre implicaba cambiar de ritmo a otro más calmado y silencioso.

Estuve alrededor de una hora escuchando la conversación de Doña Isa con un amigo camionero que estaba de paso. Sus hijos entraban y salían. Vero, madre de dos hijos y trabajadora del turno nocturno, se encontraba con el novio de turno. No había más clientes. Así que permanecí atento a la conversación que se llevaba a cabo en nuestra mesa. Doña Isa y el camionero intercambiaban información sobre otras personas, a veces intercalados con los propios estados de ánimo. Paralelamente, Doña Isa miraba su celular y respondía los mensajes de sus amigos. En un momento, rompió el silencio con una risa sonora y nos lee un mensaje en voz alta. *Naty voy a Tijuana, nos vemos al regreso. Te mando un besote, pónitelo dónde quieras.* A momentos, así pasan las tardes y las noches las trabajadoras de las cachimbas, intermitentemente entre las reuniones cara-a-cara y el contacto digital que permiten los teléfonos celulares. A la distancia y el movimiento de los camioneros, los celulares permiten una suerte de presencia a pesar de que, físicamente se encuentren ausentes.

Durante las madrugadas y los tiempos muertos en las cachimbas en donde no hay ningún cliente, las trabajadoras pasan gran parte de su tiempo escribiendo y hablando con sus familiares, amigos y camioneros por medio del teléfono celular. En muchas ocasiones, cuando ellas se sienten mal, no tienen sueño o simplemente se encuentran aburridas hacen largas llamadas; se cuentan chistes, se ponen al día, se intercambian sus problemas personales y se aconsejan.

Así, es posible observar como las trabajadoras de las cachimbas adaptan las tecnologías a la necesidad laboral y a sus condiciones de vida, en esta adaptación se puede contemplar también

un desafío a las formas hegemónicas de las relaciones de género. Si en un contexto, el matrimonio en ciertas comunidades de la india, el teléfono celular es visto con desconfianza, en tanto permite transgredir los límites de control familiar; en otros puede verse como herramienta para reforzar vínculos afectivos (tanto familiares, de amistad, solidaridad y amorosos) que les permitan integrar y gestionar el mundo social en el cuál insertarán sus vidas. Las trabajadoras de las cachimbas, como *mujeres nodales*, entre más vínculos integren a sus nodos más posibilidades de vínculos amistosos, económicos, de ayuda y solidaridad entre clase y género le podrían hacer la vida más llevadera.¹²⁰

Estos artefactos, no sólo le permitirá estrechar los lazos entre ellas, sus compañeras de trabajo y los camioneros que las frecuenten, sino que además les concederá un margen de gestión sobre los tiempos y las decisiones (a pesar de la distancia y lo más o menos impredecible de las visitas de los clientes) sobre cuándo y con quién relacionarse.

Algunas trabajadoras poseen relaciones simultáneas de amor y flirteo con dos o más camioneros. Una mala gestión de sus relaciones afectivas podría derivar en un conflicto si dos o más choferes, o algún conocido de estos, arriban a la cachimba al mismo tiempo o en momento no deseado. Por ello debe establecer una constante gestión aproximada sobre dónde están estas personas significativas y más o menos cuándo podrían llegar a visitarlas. Los camioneros también pueden mantener relaciones con varias mujeres, la diferencia es que con la movilidad, ellos tienen una libertad y facilidad mayor de gestionar estas relaciones.

La contraparte de esto, es que una vez establecida alguna relación amorosa, entre alguna trabajadora y algún camionero el celular puede convertirse en un dispositivo de control (por parte del camionero) que reestablezca el “orden” tradicional de los roles de género. Sin embargo, la distancia y la cualidad de que el celular permite a su usuario permanecer lejos de la mirada de la autoridad, sumado al carácter de movilidad del camionero que lo mantiene ausente gran parte del tiempo, permite a las trabajadoras (si así lo quieren) preservar y continuar gestionando otros vínculos afectivos con igual eficacia.

El uso de estos objetos puede simular diversos modos de conducta y de auto-reflexión. En tanto que estas tecnologías permiten a los individuos reflexionar y transformar las maneras en

¹²⁰ También porque más vínculos puede significar más visitas, y por ende más propinas.

que operan en el mundo.¹²¹ Al mismo tiempo, en el teléfono móvil se puede encontrar un parecido a una computadora personal (Doron, 2015); como un artículo muy valuado porque contiene los pensamientos de las personas, los sueños y los deseos además de que evidencia las acciones y las relaciones. Es posible entender como el uso del celular converge con el modo de vida de las trabajadoras en las cachimbas; un modo de vida dentro de un *sistema de movilidad*, en el que el desplazamiento, la distancia, los encuentros múltiples y diversos, así como la intermitencia entre presencia y ausencia son centrales. La manera en cómo, cuándo y quién usa el teléfono celular no es neutra, se encuentra inmersa en un contexto más amplio, un campo de lucha, sobre el control de sus posibilidades y la legitimación de su uso. El uso de las tecnologías de comunicación, en especial el celular, y la reconfiguración de la persona van de la mano. Se refuerzan y se condicionan mutuamente, encontrándose en constante transformación.

SOCIABILIDAD EN LAS CACHIMBAS

Dentro de las cachimbas se despliega una amplia gama de *sociabilidades*, cada camionero y cada trabajadora participan de aquellas según interacción que creará pertinente o que se ajusta a sus deseos o personalidades, además de que elige con quién relacionarse o no. Pero también las cachimbas son lugares producidos con el trabajo cotidiano de estas mujeres, en donde se reúnen camioneros, punto de encuentro con del gremio. En muchas ocasiones ellas mismas también participan de esas reuniones. De estos cruces de flujos y reuniones, de la función que tiene la cachimba en tanto espacio de vinculación es que emergen diversas sociabilidades que componen un mundo subjetivo, social y cultural peculiar.

La sociabilidad en la cachimba (conjunto de diversas sociabilidades) es propia de un contexto social enmarcado por la movilidad y las dinámicas laborales de los camioneros y el personal de las cachimbas, y los intercambios, las reuniones y las relaciones que tienen lugar en estos espacios funcionan a partir de diversas adecuaciones a las obligaciones laborales porque el tiempo que dedican los camioneros a estar en las cachimbas, está contenido, la mayoría de las veces,

¹²¹ “This technology, in turn, enabled individuals to reflect and transform their ways of operating in the world”. Véase Doron, 2015: 415.

dentro del tiempo de trabajo, de alguno de sus participantes, esto implica también a las trabajadoras que la mayor parte del tiempo en que participan de estas sociabilidades lo hacen dentro de su jornada laboral.

Muchas veces el tiempo que los camioneros invierten en las cachimbas es factible gracias a diversas adecuaciones del itinerario laboral que deben cumplir. El constante ir y venir de los clientes, asiduos o fortuitos y anónimos, produce que las sociabilidades en este contexto estén fuertemente condicionadas por las ausencias, las llegadas y las despedidas; la temporalidad que se invierte en cada parada y la conciencia de impermanencia, de que uno en determinado momento se tendrá que ir, de que sólo es una pequeña parada, pero sabiendo que más adelante puede regresar y continuar lo pendiente.

Como *nodos*, las cachimbas son espacios de descanso y sociabilidad intermedios que se conectan con un espacio más amplio: la red viaria. Por ello flujos continuos de camioneros y trabajadoras de las cachimbas atraviesan dichos espacios detonando las sociabilidades que albergan y que dotarán de sentido la vida de ambos. Las cachimbas, pueden considerarse como ‘interespacios’, es decir, “espacios nuevos, públicos o semi-públicos, bares, cafés, lugares de ocio, restaurantes, cantinas, clubs, que a menudo implican intercambios culturales” (Urry, 2007: 243). En ellos, convergen camioneros de todo el país, que, si bien comparten los rasgos de la subcultura del autotransporte, conservan las prácticas y los hábitos culturales de sus localidades de origen. Además, a esa interculturalidad se suma la presencia de las trabajadoras de cada región, de los pueblos cercanos, en donde se ubica la cachimba. Esta situación de cruce coloca a las cachimbas como lugares de inevitable intercambio intercultural, en donde se hacen necesarias prácticas específicas de entendimiento y conducta propia de dichos espacios.

La sociabilidad en las cachimbas se planta en el centro de la vida social y cultural de los camioneros, haciendo estos lugares espacios atractivos para ellos. Hay algo en las dinámicas de las cachimbas que despierta en el camionero un deseo de arribar a la siguiente cachimba para bromear o continuar una conversación interrumpida días o semanas atrás. Cada parada es una bocanada de aire. Muchos de ellos, planean sus itinerarios con anticipación incluyendo las paradas que harán en las cachimbas durante su recorrido.

En estos altos, buscan muchas veces el contacto de personas conocidas con las que de antemano se ha compartido muchas experiencias. Estos encuentros pueden ser planificados entre

amigos que circulan a distancia por la carretera y establecen un punto intermedio de reunión; por el grupo de camioneros que viaja en *convoy* al mismo ritmo y se detienen en varias ocasiones dentro de su ruta para *cachimbear* y continuar de forma más amena su ruta; o para visitar al personal de alguno de estos lugares.

Pero la cachimba puede propiciar encuentros fortuitos que pueden desencadenar reuniones improvisadas, pero aun así significativas, lo que puede derivar en un reforzamiento y construcción de vínculos afectivos a largo plazo. Muchas veces se parte de situaciones que todos los actores comparten, por ejemplo, las condiciones laborales de los camioneros.

En una ocasión, mientras conversaba con la cocinera de una cachimba, un camionero con acento de la Ciudad de México entró en busca de algo parecido a un filtro para arreglar improvisadamente su tráiler que tenía un desperfecto. Alushe, el *checador* que cuidaba los tráilers en el acotamiento, dijo que iría a buscar algo que pudiera servirle así que se sentó y pidió un agua para café.

El Iguana, era el apodo de este camionero, lo conocían en esa cachimba. Tenía varios meses parando ahí cuando atravesaba el estado de Nayarit. Desde su puesto, saludó a la cocinera que se encontraba a un lado de la estufa, del otro lado de la barra, y a otro cliente que estaba sentado en la mesa de junto.

A penas se sentó, comenzó a entablar conversación con todas las personas que estábamos en la cachimba. Al operador que estaba a su lado le explicó que se le tapó el filtro de la gasolina, porque según él, la fuerte lluvia del día anterior debió de filtrar agua en el tanque de la gasolina y al cargar Diesel se mezcló con algo de agua.

Después de un rato Alushe regresó con un trozo de red de mosquitero para ver si se le servía y podía arreglar su camión. No entendí muy bien como lo repararía, pero pensé que él conocía su camión y sabía lo que hacía, tampoco tenía la confianza de preguntarle cómo. Detrás de Alushe entró Rubi, la hija de la cocinera. El camionero la saludó y cambió de conversación y le contó a la cocinera algunas anécdotas sobre su infancia en Atizapan, Estado de México. Mientras tanto entró otro camionero en busca de comida y rápidamente se fue integrado a la conversación.

Lo que era una conversación entre dos, auspiciada por la búsqueda de ayuda, derivó en una conversación entre conocidos y recién conocidos que desencadenó en charlas sobre las complicaciones de entrar con tráiler a la Ciudad de México o sobre cómo manejar tráiler es diferente

a un automóvil, *esto no es un carro*, decían, insinuando que los conductores de autos no tienen idea de lo que implica conducir un vehículo de esas dimensiones. Después intercambiaron experiencias sobre la inseguridad y los asaltos que habían sufrido, intercambiaron consejos de dónde no parar para no ser atracado. El Iguana era el que más hablaba, pero a veces era interrumpido por alguno de los otros camioneros o por la cocinera que opinaba desde lejos.

Terminaron de comer rápidamente, pero permanecieron todavía un buen rato escuchando el monólogo de La Iguana, así hicieron sobremesa. Tomando café, hablaron sobre sus impresiones en torno a las diferencias geográficas y culturales, construidas a través de su mirada de obreros nómadas, de viajeros que atraviesan fugaces las regiones del país. En realidad, la sobremesa duró mucho más tiempo que la comida. La conversación terminó hasta que el camionero más serio de todos, el que había llegado primero se levantó para marcharse. Los demás lo siguieron, aclarando que llevaban prisa y era hora de irse. Los tres se despidieron del personal de la cachimba e intercambiaron entre sí sus nombres y sus apodos. Salieron de la cachimba y cada uno subió a su camión.

Cuando salieron le pregunté a Raquel, la cocinera, que si los conocía y si ellos se conocían entre sí. Ellos no se conocían, me dijo, pero son clientes de acá. Bueno el viejo no, aclaró, el casi nunca había venido. Lo que era probable, porque sucedía a menudo -me dijo Raquel-, es que se habían visto en varias ocasiones por la carretera. A la larga, dijo, comienzan a reconocer los rostros y los camiones, aunque no conozcan los nombres o hayan conversado con ellos. Imagínate, me dijo sonriendo, son años de estar pasando por la misma ruta.

Cada cachimba es diferente; según sus dinámicas y el carácter de sus trabajadoras puede adquirir una cierta *personalidad*. Esto es algo que la hará distinta, y a partir de esta singularidad los camioneros se la apropiarán simbólicamente. Para que la sociabilidad sea óptima cada actor debe conocer lo que es posible hacer y lo que no: las reglas implícitas de cada lugar y la forma de entablar un vínculo según las respuestas y la interacción con otros actores.

Las diversas sociabilidades, es decir determinadas formas de relacionarse, de interactuar, que pueden encontrarse en las cachimbas pueden ir desde las conversaciones esporádicas y superficiales hasta las íntimas, las reuniones grupales con colegas y el personal de las cachimbas y el flirteo con las trabajadoras. Sociabilidades efímeras e intermitentes, superficiales y trascendentes.

Entre conocidos y desconocidos

Una forma de sociabilidad en la cachimba es la que se basa en las relaciones de *anonimato* y superficialidad. La multiplicidad de cachimbas a lo largo de la carretera hace imposible que los camioneros se vinculen afectivamente con todos estos espacios y su personal de trabajo. La inmensa variedad de cachimbas hace necesario que cada camionero seleccione e integre determinadas trabajadoras a su red de vínculos, así como ciertas cachimbas a su mapa de lugares emosignificativos. Las dinámicas de interacción (sociabilidad) en las cachimbas se dividen en sociabilidades duraderas y otras que tan rápido como aparecen se disuelven. Estos encuentros fugaces también son cotidianos y mientras no se haga un reforzamiento de un vínculo y un esfuerzo intermitente es muy poco probable que esta perdure:

Vero: A veces llegan algunos choferes y me dicen *¿qué onda, Verito?* Y yo, *¿qué onda? ¿qué pedo?* Y me quedó, así como... [hace cara de confusión]. Eso pasa cuando pasan seis, ocho meses que no los veo. *¡Ay! ¡Qué onda!* Les digo por seguirles la *cura*, pero no me acuerdo.

Lina: Si llegan camioneros que no conozco no me siento con ellos. Solamente que me digan, *ven, tómate una 'coca' con nosotros. Solamente de ese modo. Pero que yo me siente sin conocerlos, no.*

Isabel: En la mayoría de las cachimbas está permitido que convivan con los trailereros, que se sientan con ellos... algunos no les gusta, les molesta; algunos, incluso, son groseros... *¿Sabes qué, muchacha? No te sientes conmigo, no quiero compañía, yo quiero estar solo. Me voy a tomar un café, me voy a dar mi 'arreglón' [usar pericos] y no te me arrimes.* Porque también una entiende. Hay que entender que vienen con sus problemas muy a fondo o vienen muy mal entonces uno respeta. Pero a veces ellos mismos nos dicen, *eh, muchacha, ven muchacha siéntate aquí, tómate un café.* Y ellos te invitan, y empiezan. *Que un café, que una coquita [coca-cola], que esto, que lo otro, ¿no?* Entonces ya empiezan a platicar su vida cotidiana, lo que hacen, a dónde van, que producto llevan...

En una ocasión, entró un joven ayudante de camionero que llegaba por primera vez a la cachimba de Doña Isa. Necesitaba un cuchillo para arreglar algo en su tráiler. Vero fue a la cocina y se lo

entregó. Los camioneros encuentran en las cachimbas lugares de ayuda y apoyo. Al poco rato regreso el muchacho junto con el camionero, un hombre mayor, y le devolvieron a Vero el cuchillo. Estaban por jalar las sillas de una mesa frente a la que nosotros estábamos sentados cuando Vero se levantó y le dijo amablemente, *siéntense acá*. El chofer respondió en broma, *¿no pellizcan?* Mientras se acercaba, junto con su ayudante, a nuestra mesa. Este simple gesto de convivencia pretendía integrar a los camioneros a ser parte de lo que sucede en la cachimba y de vincularse con su personal. Este tipo de gestos de integración, van más allá de un buen servicio: abren la puerta a vínculos que posiblemente se conviertan en duraderos.

A menudo, más allá de acercarse a las cachimbas por su comida o algún otro servicio, los camioneros se detienen en ellas debido a los vínculos que establece con su personal. Los encuentros que en un momento fueron superficiales -si las visitas se repiten- pueden volverse trascendentales y ser el detonante de una relación afectiva de largo plazo. Esto, entre otras cosas, puede para el camionero convertir determinada cachimba en una *significativa* que la resalta sobre las demás. Las relaciones que se alejan de la sociabilidad del *anonimato* (porque este es una forma de interacción) adquieren verdadera importancia para las mujeres que con su trabajo cotidiano hacen posible el funcionamiento de las cachimbas.

En la cocina de la cachimba de Tina hay una gran mesa, donde caben unas ocho personas sentadas. Es la mesa de las trabajadoras, pero muchas veces es posible encontrar camioneros sentados ahí junto con ellas, conversando. Mientras Tina, Romina, su hermana y yo platicábamos afuera de la cocina, le pregunté a Romina, si conocía al camionero que estaba sentado en la cocina con las otras chicas. Me dijo que sí. Que lo conocía de hace casi 12 años. Que incluso lo conocía desde que ella era trabajadora en las cachimbas cercanas a su pueblo. Después él se enteró que se había venido al crucero y comenzó a visitarla acá. Me dijo que así había sido con muchos clientes. Lo cierto es que sólo los camioneros más cercanos tenían la confianza de ocupar algún lugar en esa mesa.

A pesar de que existen muchos camioneros anónimos en determinada cachimba (sujetos que después de consumir nunca vuelven), según las trabajadoras, siempre son más lo que son conocidos o aquellos que al menos sus rostros ya son familiares:

Romina: Se podría decir que conocemos a un 90% de los camioneros que llegan aquí. Ya los otros son nuevos, que acaban de llegar.

Isabel: A muchos clientes los reconozco. Es lógico que cuando abres un lugar no conoces a muchas personas, pero van llegando continuamente... en los años que tengo trabajando, la gente que te dice *¡hasta luego!*, es porque va a volver. La que dice pues *gracias*, pues ya no vuelve.

Bailes: conflicto e imaginario

Muchas veces lo que sucede esporádicamente en las cachimbas y sus trabajadoras forma parte del material que integra el imaginario acerca de ellas; a pesar de que la mayoría de las veces no se les pueda adjudicar del todo. Al menos no es posible hacer una generalización en ese sentido. Este imaginario se construye a través de diferentes actividades que pueden suceder en las cachimbas relacionadas con formas de flirteo, ocio y sexualidad. Existen algunas cachimbas en donde son más evidentes los contactos corporales de diversos tipos, a veces sin intermediación alguna. En donde sus trabajadoras ya están predispuestas a que los clientes busquen ciertos tipos de sociabilidad, por ejemplo, los bailes exóticos. Muchos camioneros me contaron sobre los bailes que tenían lugar en algunas cachimbas y la supuesta facilidad con la que era posible mantener relaciones sexuales con algunas de las mujeres que trabajaban ahí, *casi casi andan encueradas*, decían. La mayoría de los camioneros hacían referencia al conjunto de cachimbas que se encontraba un poco antes de llegar a Mazatlán, exactamente a la altura del poblado El Recodo.¹²² También a partir de la generalización de lo que sucede en alguna de estas cachimbas o de la generalización de la relación de alguna trabajadora con algún camionero (como si fuera posible mantener una relación del mismo tipo, sexual o de amor, con todas las trabajadoras) es que muchas veces se construye la imagen de las cachimbas en conjunto.

La generalización de esta imagen puede producir un conflicto dentro de las formas de so-

¹²² En algunas ocasiones intenté ir a esos lugares, pero los mismos camioneros me advertían que era un poco peligroso visitarlas. Debido a la supuesta presencia de narcotraficantes. Paradójicamente la mayoría de los camioneros que me comentó de esos lugares nunca había ido. Sin embargo, en Internet me fue posible encontrar videos de las cachimbas de El Recodo en donde se podía observar ese tipo de sociabilidad. Desde mi experiencia, nunca asistí algún lugar de ese tipo, en el que de entrada la forma de relación y vinculación fuera explícitamente sexual, sino que al contrario si había alguna ya era construida a lo largo de varios meses o incluso años. En todas las cachimbas que he visitado, en el sur, sureste, noreste, noroeste, centro y la región del pacífico de país, esto era así.

ciabilidad, en tanto que algunos camioneros pueden buscar ciertos tipos de sociabilidad con trabajadoras que no están de acuerdo en formar parte de ellas. Si cierta sociabilidad es utilizada por un camionero con el cual la otra parte, la trabajadora, no está familiarizada puede concebirse como algo negativo. Sobre estos conflictos algunas trabajadoras comentan:

Lina: Hay veces que los trailereros. Pues a veces vienen algunos bien groseros. La otra vez uno me dice *¿de cuándo son las tortillas?* Le digo, *de ahora. No, dice. A mí échame dos tortillas, yo no me voy a comer esas tortillas. Ahorita se las hago,* le dije. Y ahorita que fui me dijo, *discúlpame, vi que me pasé.* Le digo, *no hay cuidado.* Hay unos conscientes y hay otros que no. Que porque uno está aquí para servirle en la comida y para otras cosas creen que uno ya quiere algo más con ellos. Pero eso ya está en una, ¿no?

Isabel: Algunos vacilan bastante, se llevan pesado, maltratan, qué sé yo. Pero yo, casi por lo regular trato de no ser así, de llevarme. Les dejo en claro, *¿sabes qué?, a mí no me gusta la llevadera.* De mentadas de madre... Porque hay otras que se llevan bastante pesado y eso a mí no me gusta. Algunas en la pasada les dan una *guantada* [nalgada]. Un jalón de pelo. Pero dentro de todo se llevan bien, se respetan. Como dicen ellos, *es una llevadera en sana paz.* No de broma pesada. Ponle nos maltratamos, pero con respeto. Y hay muchos que dicen, *si no me maltratan no estoy a gusto. Es que no siento a gusto de llegar a una cachimba y que no me maltraten. O sea maltratar es echarse habladas fuertes entre ellos y las muchachas.* Y yo no, sólo platico con ellos y conversamos. Hay algunos que ya agarran confianza y uno agarra confianza con ellos, porque ya tiene tiempo de verlos, de conocerlos. Básicamente ellos dicen, *las cachimberas son nuestras amigas, porque te atienden, te dan la mano.*

Cachimbear

Desde la perspectiva de los camioneros y sus trabajadoras la palabra *cachimbear* tiene gran relevancia. Se podría considerar un término *émic* (De Sardán, 1998), que remite a formas de relacionarse alrededor de la figura de las cachimbas, en donde el fin último de visitar cierta cachimba, no es ni el alimento, ni el café, ni los pericos, ni descansar, aunque se usen estos elementos. Lo que se busca es el contacto humano, la reunión, con personas conocidas y significativas, pero también con desconocidos que puedan resultar interesantes y de los cuales se podría desprender una nueva relación afectiva. Los participantes son aquellos que están relacionados con el mundo

del autotransporte de carga. El término cachimbear intenta dar cuenta de una forma de sociabilidad enmarcada en un contexto específico, conformado por determinadas condiciones laborales en donde la movilidad y el desplazamiento cotidiano juegan un papel fundamental. Si los camioneros pasan gran parte de su vida laboral a bordo de un camión desplazándose por todo el territorio nacional, encuentran en ellas, formas significativas de socialización. Esto hace del *cachimbeo* una forma particular de sociabilidad que es específica de este grupo social, aquel conformado por los camioneros y las trabajadoras de las cachimbas.

Los integrantes de este grupo social definen cachimbear como *echar desmadre*, conversar, o convivir. El cachimbeo trasciende al consumo, la simple relación económica, aunque esta sea el “pretexto”. Los camioneros pueden detenerse en la cachimba a comprar un café y permanecer conversando por dos o tres horas, aún, aunque el café o la comida se hubieran terminado tiempo atrás. Las trabajadoras de las cachimbas, quienes en ocasiones forman parte del cachimbeo, explican:

Isabel: Los camioneros paran acá porque les gusta cachimbear, les gusta el ambiente. Estar vacilando, estar platicando, así se desestresan. Se les olvida un poco...vaya... la carretera. *Dejamos un rato la carretera para estar conviviendo con ustedes*, dicen. *Porque igual que nosotros nos enfadamos, nos aburrimos, igual ustedes también se enfadan, se aburren, se estresan.*

Isabel: Pues cachimbear para ellos es llegar, tomar pericos, cafés, cigarros... Pero hay a quienes les gusta cachimbear y a quienes no. Cachimbear es echar desmadre. Es llevarse pesado con sus compañeros y las muchachas. Muchas trabajadoras los maltratan y algunos les gusta llevarse así, pero a otros no. Groserías pesadas. Y algunos no se quedan a cachimbear pero muchos que sí.

Sara: Ya ves cómo me llevaba con el que estaba ayer: ...pesado. A *guantadas* [nalgadas], a chingadazos. Es que trabajando aquí me da tiempo de eso. En otros trabajos, por ejemplo, allá en el restaurante de mi pueblo, no.

Pero según las evidencias que pude recolectar, cachimbear es un término polisémico. No hay una sola forma de cachimbear. Si no que abarca múltiples formas de ocio, descanso o de relacionarse a través de la figura de la cachimba; estas también pueden realizarse en solitario o en grupo. A ve-

ces noté que el término cachimbear podía trascender el espacio físico de las cachimbas y era utilizado para las reuniones en restaurantes o tiendas de autoservicio porque abarcaba la reunión de trailereros, mientras estaban trabajando, dentro de sus itinerarios (Castro Ibarra, 2015). En ese sentido era una forma de aludir situaciones en donde se compartía, se vinculaba, es decir, situaciones colectivas de complicidad y vinculación afectiva.

Pero el camionero también puede cachimbear sólo. Detenerse en una cachimba significativa en donde será reconocido por el personal con el que creará una *reunión*. Intercambiará algunos diálogos u observaciones con las muchachas u otros camioneros. Tomará un respiro para volverse a sumergir en la carretera.

Se remarca entonces el aspecto colectivo o grupal de cachimbear. Con algunos vínculos de la red personalizada de cada camionero o trabajadora. Pero que también puede incluir participantes desconocidos. En Entrecaminos le llamaban también *hacer la bolita*. Cuando ‘se hace la bolita’, ésta puede integrar al personal de las cachimbas y algunos camioneros o sólo entre camioneros que se conocen de tiempo atrás:

Isabel: *Hacer la bolita...Ah, es un decir. Vamos a suponer, los que acaban de llegar, esos señores y ese señor que está solo ¿no? Oye, no gustas venirte acá a la mesa a ‘hacer la bolita’, a platicar, a charlar, que sé yo. Eso es hacer la bolita. ¡Ven! Siéntate acá a hacer la bolita. Pasa entre conocidos y desconocidos. Es igual, dicen ellos. Vénganse acá a echar la bolita para conocernos. Y se juntan a platicar, se dicen los nombres, empiezan a conocerse. ¿Cuál es tu 28 [apodo]? ¿En qué línea trabajas? Y ya. ¿Y tú, chava? Si hay alguna trabajadora en la bolita. ¿Tienes mucho tiempo trabajando aquí? ¿Cómo te la llevas? ¿Te la pasas chido? ¿Te gusta tu trabajo? ¿No te gusta? ¿Te molestan los trailereros? Es lo que le preguntan. Es lo típico. O ¿por qué estás trabajando en este lugar? Si tú no eres apta para trabajar en este lugar, en este tipo de negocios. Ellas dicen, pues la necesidad, no hay otro tipo de trabajo.*

Cuando la reunión se hace entre camioneros, sin integrar alguna mujer de la cachimba, los temas pueden ir desde las condiciones laborales, las historias de vida, la familia, la política, el deporte, ciertos recuerdos. Doña Isa me explicaba, *entre ellos también platican. Qué pasa con la cachimba fulana, que ahí trabaja la amiga fulana, así y así. Plática, charla bien y hasta ahí. Se hacen compañía, para seguir trabajando.*



Autotransportista *cachimbeando*.
Foto: José María Castro Ibarra



Tráilers agrupados afuera de una cachimba de Chihuahua.
Foto: José María Castro Ibarra

Era entrada la madrugada. El único ventilador de la cachimba no era suficiente para aminsonar el calor que envolvía la noche. Igual nadie hacía mención del bochorno, sólo nos limpiábam las gotas de sudor de vez en cuando o nos abanicábam con lo que teníamos a la mano. El calor no impedía que la conversación fluyera. A veces me preguntaba por qué los camioneros preferían estar hablando aquí por horas, en lugar de estar en sus cabinas con el aire acondicionado encendido. Estábam todos en la misma mesa. Doña Isa nos contaba sobre un viaje que hizo con un camionero que poco después de ese viaje se volvió su pareja por un tiempo y después nos habló de otro que la pretendía y que por eso se quedaba haciéndole compañía y ayudándole en la cachimba por horas. Después se iba a dormir a su camión y regresaba para ayudarle de nuevo aprovechando que no tenía carga que llevar. En medio de la conversación un camionero joven, que dijo que venía de Hidalgo, se sentó en una mesa de la cachimba. Comenzó a llamar por teléfono y pidió un café y unos cigarros. El camionero que estaba en nuestra mesa, a un lado de Vero, la trabajadora de la noche, se levantó y nos dio la mano a todos los que compartíamos la mesa, *nos vemos a la vuelta*, anunció.

Cuando él se fue, Vero se levantó y se cambió de mesa. Se sentó con el chico de Obregón y se quedaron conversando un buen rato. Pensé que se conocían desde hace mucho tiempo, pero después Vero me explicó que era la primera vez que paraba ahí.

Nos quedamos Doña Isa y yo en la misma mesa. Ella casi siempre se sentaba en la misma mesa, mirando de frente a la carretera, pendiente de su negocio. Al poco rato llegó un camionero canoso que yo ya había visto en varias ocasiones ahí mismo. Preguntó si había cigarros. Desde su mesa, Vero le ofreció uno de su cajetilla. *No, cajetillas*, explicó el viejo. *Te estoy invitando uno, pero si no quieres no*, contestó ofendida, mientras se levantaba y traía una cajetilla cerrada y un agua para café. Él abrió la cajetilla, sacó un cigarrillo y lo encendió. En su café disolvió un perico y lo revolvió. Comenzó a darle sorbos mientras nos explicaba que tenía que irse a Mazatlán y que llevaba prisa. Poco después hizo un enorme bostezo e realizó un gesto de extremo cansancio. Como si se hubiera rendido en la batalla contra el sueño. Vero y yo nos volteamos a ver y nos reímos. *Mmmm...* dijo Vero burlona.

Durante el día y la noche, Doña Isa, entra y sale de los cuartos que están en la parte posterior de la cachimba. Ahí duerme a ratos o se mete para tomar un baño, con el calor de la región era necesario. Esa noche, durante una de sus ausencias, Vero le subió el volumen a la música. Le

pregunté si era música suya o la que ponía Isa. Me dijo que ella la puso y que si Isa escuchara el volumen al que la estaba oyendo seguro se enojaría. Después se levantó y bailó un poco mientras recogía las mesas. También cantaba con mucho sentimiento. Cuando terminó se sentó en la mesa, sin dejar de cantar, para escribir mensajes en su celular. Me contó que estaba hablando con un pretendiente, pero que a ella no le interesaba porque no quería tener una relación formal en esos momentos.

En el restaurante sólo estaba un camionero que no decía nada pero que permaneció sentado en la mesa conmigo y con Vero. Él sólo le daba sorbos a su café, Vero había dejado cantar y sin parar de escribir en su celular y yo escribía algunas notas en mi cuaderno. Parecía que nadie tenía nada que decirse y sólo necesitábamos un poco de compañía. Sólo compartíamos la pura presencia. A mi espalda, el constante paso de camiones; era lo único que me recordaba en dónde estábamos. En un momento, reposó su celular en la mesa y nos miró sonriente y comenzó a cantar una canción de desamor. Después desvió la mirada y la fijó en el camino, como cantándole a la carretera.

Más noche, en el mismo lugar, seguíamos Vero, Isa y yo, pero ahora con otro camionero, El Apache. Un camionero alto y canoso, con gafas grandes, la camisa desabrochada, mostrando el pecho velludo y un collar de piedra tallada con la Santa Muerte. Vero se levantaba constantemente de la estufa de leña, donde hacían las tortillas y mantenían el agua caliente para café.

En otra mesa estaban reunidos otros dos camioneros. Vero los acompañaba a ratos. En ocasiones conversaban a gritos. Mientras tanto El Apache hablaba con Doña Isa. eran amigos íntimos. Después de un rato El Apache se puso de pie y, solemnemente, le extendió la mano. *Muchas gracias*. Y aclaró después de una breve pausa. *Pues por aguantarme*. Se dirigió hacia la salida, antes de llegar pasó por la mesa en donde se encontraba Vero escribiendo en la libreta de ventas, *mejor contrata a alguien que sepa escribir*, le dijo a Doña Isa. Vero volteó rápidamente y le gritó sonriente, *¡Cállate! Chinga a tu madre*. El Apache, serio, no contestó nada y siguió su camino hasta su camión.

Al poco rato, mientras Doña Isa me contaba sobre su relación con El Apache, llegó otro camionero con un gran bigote. Se sentó en la mesa en donde estábamos nosotros. Isa bajó la voz para que él no escuchara el final de la historia. Cuando terminó le dirigió la palabra al recién llegado para integrarlo al grupo. Él le preguntó por una trabajadora que recientemente se había cam-

biado a otra cachimba. Empezaron a chismear sobre algunas trabajadoras que conocían en común. Después compartieron algunos videos que tenía el camionero en su celular, así como historias sobre camioneros que conocían en común. Vero estaba sentada en otra mesa con un camionero con sombrero de vaquero que conocía de hace tiempo. No podía escuchar su conversación. Pero Vero de vez en cuando reía muy fuerte y le gritaba, ¡goloso!

Vero interrumpió su conversación para atender a dos camioneros que recién habían llegado. Uno había esperado de pie en la entrada de la cachimba hasta que llegara su compañero, habían quedado de verse ahí. Al entrar se sentaron en una mesa, dando la espalda a la carretera. Vero les preguntó que qué querían de comer, mientras les entregaba la carta. Él hizo una broma que no alcancé a escuchar. Pero Vero siguiendo el juego, le dijo que la única carne que tenían era la que estaba ahí tirada, señalando al perro que descansaba acostado en una esquina de la cachimba.

Mientras ellos decidían regresó con su amigo del sombrero de vaquero y le preguntó qué quería de tomar. *Bistec*, contesta. Vero se ríe, *¡de tomar!*, le grita señalándose una oreja. *¡Está sordo!* Después se regresa a la cocina para preparar los alimentos y vuelve después un tiempo para reanudar la conversación que había comenzado minutos atrás.

Más noche, se juntaron con Doña Isa y Vero en la mesa tres camioneros que eran amigos. Se quedaron en la cachimba casi dos horas. Conversaron sobre un accidente que había sucedido esa misma mañana en donde hubo ocho muertos. Ese fue el detonante para que cada uno trajera a cuenta otros accidentes que habían ocurrido recientemente. Uno narró como un compañero le había hablado para despejarse un poco y asustar el cansancio, *ya no puedo más*, le dijo. El amigo desde el celular le había ayudado a mantenerlo despierto conversándole. Sí, aclaró Vero, *con las chingas que les meten, ya no saben si van o vienen*.

LAZOS AFECTIVOS

“La vida emocional no es menos cultural o social que el lenguaje, la política o la religión” (Lutz, 2012: 15). De esta forma, según los contextos, por ejemplo, el de determinado *sistema de movilidad*, es que podemos encontrar una dimensión afectiva que rige la vida social y cultural de aque-

llos que participan en él. El ámbito de las pasiones, las emociones y los afectos es un elemento fundamental del orden social; “deben ser vistos como símbolos que se estructuran y circulan de forma reglamentada en la cultura. [...] La dimensión afectiva es un dispositivo simbólico que da lugar a intercambios normados, reglamentados por la cultura” (Calderón, 2012: 20). Esa dimensión es una forma de interacción simbólica porque es un sistema “codificado en sistemas de reglas que rigen la comunicación social, cuya variación [según cada grupo cultural] no nos impide reconocer su existencia como algo universal. [De dicha dimensión parte] la construcción tanto de los sujetos, las familias y las colectividades” (*Ibid.*; 21).¹²³

Así, en la interacción que se da en el marco de las cachimbas, donde participa y se vinculan su personal y los operadores de carga, encontramos los mismos sentimientos y formas de vinculación afectiva de la sociedad de la cual forman parte; sin embargo, la configuración, combinación y los causas que producen las determinadas *formas de sociabilidad* que albergan las cachimbas son particulares y, por lo tanto, construyen una específica configuración estructural de relaciones afectivas.

La estructura afectiva de las cachimbas involucra la gama de relaciones entre trabajadoras y camioneros; y entre las mismas trabajadoras. Estas formas de sociabilidad son ciertas formas de amistad; familiaridad y familia extensa; algunos viajes; la solidaridad; las relaciones amorosas, los idilios, noviazgos, matrimonios, flirteos, coqueteos; la intermitencia, la multiplicidad de parejas, el anonimato, las relaciones sexuales, entre otras.

La reproducción material y afectiva, el contexto de movilidad, una determina división sexual del trabajo en conjunto de determinadas sociabilidades que se despliegan en las cachimbas, así como las experiencias cotidianas; la integración de un gremio en una subcultura (un mundo simbólico específico del cual hacen parte las mujeres que trabajan en las cachimbas) participan de la producción de esta estructura afectiva. Y es que estos tipos de sociabilidad, como la amistad, la solidaridad y las relaciones amorosas, en este contexto tienen otros tintes: unos específicos a la realidad de la que forman parte. Se crea un todo. Una atmósfera afectiva que se entreteje a través de los vínculos, las dinámicas y las experiencias cotidianas de las cachimbas. Son pautas de comportamiento, vínculos afectivos y diversos significados que construyen una peculiar es-

¹²³ Edith Calderón (2012) argumenta que en tanto sistema de reglas de donde parte la organización social de determinado grupo, la dimensión afectiva es similar a la prohibición del incesto.

estructura afectiva que es la base de los grupos sociales que se cruzan en estos espacios.

Es justamente en la sociabilidad de las cachimbas y en el involucramiento afectivo dónde se comienza a diluir la línea de lo laboral y lo personal. Gracias a lo cual lo económico -la necesidad del capital de circular- se encarna en los cuerpos y las vidas de los trabajadores del camino y las cachimbas, insertando de forma ‘natural’ los procesos afectivos en las dinámicas del capital.

Viajes

De la sociabilidad de las cachimbas se desprende una forma de sociabilidad muy común entre los camioneros y las trabajadoras de las cachimbas: los viajes. Después de conocerse y agradarse, a veces los camioneros invitan a las trabajadoras de las cachimbas a acompañarlos en algunos de sus viajes:

Sara: Pues nos invitan para pasar el rato... Pero luego sí, te empiezan a invitar. *¿Me vas a invitar? Mejor invítame acá.* Muchas sí van. Se van de paseo, dos, tres, cuatro días y luego vuelven. A veces son *amigovios*, pero otras veces nomás amigos. Te digo que yo he viajado con ellos. Ellos que son mis amigos, yo te digo que les tengo mucha confianza a ellos, de los que viste aquí ayer, el *peloncillo*, el otro. Yo me he ido con ellos hasta Tijuana, porque he ido a Tijuana. Y me van platicando los dos, cosas pues, sus penas... y yo les platico también.

Los viajes son muy atractivos para las trabajadoras quienes de otro modo es muy difícil que conozcan otras partes del país. La invitación a viajar puede suceder cuando apenas se están conociendo o cuando la amistad ya está consolidada. También, estos viajes muchas veces son la antesala de una relación amorosa. La cuestión es que la experiencia compartida del viaje consolida relaciones afectivas.

Solidaridad

A través de las experiencias cotidianas, la participación de las trabajadoras en la vida de los camioneros, la escucha de problemas y situaciones en las que se encuentran los operadores, se construye empatía hacia su modo de vida. Es posible encontrar señales, discursos y acciones que

muestran misericordia, entendimiento y empatía alrededor de la vida de los camioneros y sus circunstancias laborales.

Es decir, la conformación de prácticas y discursos afectivos por parte de las trabajadoras de las cachimbas que giran en torno a la solidaridad, el apoyo, la compasión, la ternura, y el cuidado. De este entendimiento parten formas de cuidado vinculadas a las necesidades de ambos grupos, en tanto que cada uno posee sus características laborales y sociales y por lo tanto problemas relativos a estos. *Nosotras, sabemos*, me decía alguna. *Es que yo no aguantaría. Me he ido de viaje con ellos. Pero no puedo. Es que es muy pesado, es muy pesado andar así.* Las relaciones de solidaridad con los camioneros son más amplias, trascienden la red de relaciones personales y se incrustan en sus dinámicas de interacción en tanto gremio. Son afectivas, pero no involucran necesariamente vínculos íntimos y personales, como sí se hace en el caso de los vínculos amistosos o amorosos. Los vínculos de solidaridad aparecen muchas veces en situaciones inesperadas y críticas y son posibles gracias a la comprensión de la realidad que viven la personas que forman parte de dicho vínculo:

Sara: Luego sí, tengo amigos que me hablan en la noche. Me platican de su esposa. Que está enferma, o lo que le pasó, que andaba *agüitado*. O a veces yo le pregunto *¿qué te pasó? ¿Por qué no andabas como te conozco, ahora que te vi andabas muy callado?* Y ya que me dice, *no pues fijate que traigo esto y eso...*

Lina: Hay trailereros que son amables, otros que son groseros, otros que llegan corajudos. Hay de todo. También uno los entiende porque están estresados, llegan estresados y se bajan estresados a platicar con uno y... Vienen estresados y se ponen a platicar con una. Eso sí, nunca niegan a sus esposas. Siempre hablan de sus esposas y de sus hijos. Cuántos hijos tienen, qué hacen sus hijos, si ya están grandes, ya están chicos, casi todos. Pero luego sí me platican de lo cansado que vienen, de a dónde van. Luego me siento con unos que no conozco, que llegan por primera vez y te preguntan dónde queda la autopista, dónde se divide y eso... por lo que me dicen me imagino que debe ser muy cansado su trabajo... como el de uno.

Paty: Una vez a unos, por ejemplo, el federal les cobró una multa porque venían recio. *No traemos dinero, Doña Pao, pero si me podrá dar unos cigarros, una comida, un café. A la vuelta le pago.* Sí. Sabemos que va a regresar y sí nos paga. Pero si hemos tenido clientes que ya no han regresado. ¿Por qué? No sabemos, le pudo haber pasado algún accidente o lo cambiaron de ruta.

Pero yo sé que si vuelven a pasar, van a llegar y van a pagar.

Isabel: Ellos básicamente dicen *las cachimberas son nuestras amigas. Parte de la familia de uno. ¿Por qué? Porque has de cuenta que a veces llegan enfermos, que esto, que lo otro. Te atienden. Te tienden la mano. ¿Sabes qué? Te sientes cansado, te sientes mal, recuéstate. Te doy una pastilla...* Ellos dicen, *por eso las vemos como parte de la familia.*

Y es que a veces la solidaridad que se teje entre los camioneros y las trabajadoras se articula con la que existe entre los mismos camioneros¹²⁴, como parte de un gremio que se identifica y comparte cierto modo de vida:

Paty: Llegan aquí y nos platican de muchas cosas: de su familia, de sus hijos, cómo van en la escuela. Incluso han traído a sus esposas y a sus hijos a comer aquí. Vienen y les dicen, *miren, esta es la señora que nos da de comer cuando venimos a trabajar.* Una vez asaltaron a un señor allá abajo. Le quitaron su tráiler, traía carne. Llegó el señor descalzo y sin camiseta. Era un cliente de nosotros. Lo bajaron del tráiler. Él se soltó, lo dejaron amarrado y se soltó y se vino. Entonces llegó ahí con nosotros. Dijo que tenía hambre. No pues dame de comer. Ya le dieron de comer y a otro señor le regaló unos zapatos y otro una camiseta. Ya cuándo vino la esposa a recogerlo porque aquí se quedó el señor, la esposa me dio las gracias porque le habíamos dado de comer y porque lo habíamos ayudado mientras llegaba su familia. Y esos detallitos pues dan gusto. Porque dice uno, puedes darle la mano a alguien que de verdad lo necesita. Como ese señor. Que, en vez de irse a otro restaurante, se fue con nosotros porque era cliente de nosotros y se sintió con la confianza de pedirnos ayuda. No económicamente, pero sí un plato de comida.

¹²⁴ “A partir de la identificación de los elementos que integran la vida del operador es posible observar una serie de situaciones de solidaridad entre colegas. Esta identificación entre los trabajadores del gremio contrasta con la relación casi inexistente entre éstos y los demás usuarios de la red carretera, principalmente, los *caracolitos* [conductores de automóviles]. Así, la actitud que tendrá un operador frente a otro autotransportista en un restaurante, una gasolinera o incluso en algún retén o accidente, será muy distinta frente al conductor de un vehículo particular. En el camión es posible observar cómo de cabina a cabina son constantes los saludos entre choferes, las señales, brazos que se agitan, bocinas que suenan y luces que parpadean. La identificación entre los operadores los lleva a buscar ayuda entre ellos, aunque no se conozcan de antemano. Esta identificación y solidaridad como gremio produce la existencia de un número mucho mayor de posibilidades de ser ayudados por otros camioneros que por cualquier otro usuario de la carretera. Estas aproximaciones se realizan para resolver problemas cotidianos, el acercamiento se hace con diferentes comportamientos y con la utilización de la jerga que acentúa que quien solicita la ayuda es un operador. Además, en muchas ocasiones se hace la aclaración de que es camionero y que conduce tal o cual tráiler. Durante mis viajes fue recurrente que ayudáramos a algunos colegas o que fuéramos auxiliados por otros” (Castro Ibarra, 2012: 262). Adicionalmente de la solidaridad gremial o mutualista, no sobra recordar las movilizaciones políticas y bloqueos carreteros que han realizado, como por ejemplo los que sucedieron, a principios de 2017, motivados por el aumento de los precios de las gasolinas.

Y ahí los demás compañeros que estaban ahí escuchando luego le dieron una camisa y zapatos. Otros le dieron 100 pesos.

Pero la compenetración es de ida y vuelta. Los camioneros también constituyen un soporte anímico, afectivo y de empatía hacia las trabajadoras:

Sara: Ellos me preguntan también. A algunos sí les platico, *no pues pasó esto y me pasa esto...* pues a gusto, te digo que sí: nos la pasamos a gusto. Bueno pues te digo que a mí me gusta mi trabajo. Bueno, como todo, hay veces que andas de buenas, a veces hay gente que llega que te pone de malas, pero todo bien.

Paty: Hace como un mes mi esposo se puso bien malito. Yo estaba sola. Mi hija [la dueña de la cachimba] no estaba. Y yo no tenía dinero en ese momento y me fui con 100 pesos. Llevaba como 112 pesos. Y uno de los clientes me dejó 200 pesos, *se los regalo Doña Pao, a ver de qué le sirven.* Y pues me sirvieron de mucho porque yo al otro día tenía que venirme en taxi. A veces ellos nos alivianan también. Por ejemplo, a Isabel, la ayudaban mucho. Ella fue mi trabajadora. Ella tiene un hijo enfermo, el *güerito*. Ocupaba comprarle pastillas controladas porque él era muy enojón [En una ocasión Doña Isa me dijo que su hijo había sido diagnosticado con esquizofrenia]. Entonces los mismos clientes le daban dinero para comprarle las pastillas. Si ellos saben que *fulanita* se enfermó, o que tiene una hija enferma que está en el hospital y por eso no viene a su trabajo. *¿Oye por qué no viene tal?*, preguntan. *No pues que tiene una niña enferma.* Y luego hay unos clientes, ponle 6 o 7 que van con un 'botecito', *¿una ayuda, ¿no? Para fulana porque tiene su hijo en el hospital.* Y ya le echan dinero en aquel botecito y se lo dan a la compañera. Así es como se manejan aquí, pues.

Aunado a lo anterior, las relaciones de solidaridad requieren de una labor de entendimiento a través de la cual se vinculen las personas para poder comprender, lidiar y empatizar con determinadas situaciones:

Isabel: A veces sí hay malos tratos de ellos hacia nosotras. Y es que vienen estresados, vienen con problemas, vienen con todo. Y es lógico, es entendible. Una escucha diferentes problemas, diferentes cosas. Entonces una trata de suavizar el problema platicando. Una trata de entender. Entonces ellos entran en confianza ya con una. *Es que me pasó este problema*, me dicen. *Te entiendo*, les digo. Luego nos invitan café para acompañaros. *Entiendo que quieras tomarte un*

café conmigo. Hay otros que nos dicen *pues siéntate, pero no me hagas plática.* Ahí nos ves sentadas enfrente de ellos, pero en silencio. *¿Sabes qué? Ya me voy, gracias.* Muchos vuelven y nos cuentan sus cosas. A veces se ve que tienen problemas, pero se ve que sólo iban de paso y ya no vuelven.

Por ello, las cachimbas también son puntos de encuentro de trabajadoras en donde es posible conformar familias extensas con las mismas trabajadoras, redes de apoyo anímicas o económicas. En muchos casos las mismas trabajadoras sirven de soporte para sus compañeras, sea para conseguir trabajo, cuestiones familiares, emocionales, anímicas o de salud:

Romina: Hay unos camioneros que nomás te *desacomodan* de tus trabajos. [¿Cómo?, le pregunto] Pues te sacan de trabajar [cuando establecen una relación amorosa en algunas ocasiones la mujer accede a dejar de trabajar y se sale de la cachimba] y luego los cambian de ruta y pues ya... te dejan hirviendo el *hocico*. Te tienes que regresar a la triste y dura realidad, no te queda de otra. Entonces cuando ellas vuelven acá, al trabajo, ya les decimos, *no, pues a trabajar, vente. Ya te dejaron...*

Isabel: A veces ellas se enamoran. Y se van con ellos a vivir, se las llevan de viaje. Pero a veces luego ellos ya no quieren vivir con ella y la deja. ¿Y ella a dónde vuelve? A la cachimba a trabajar. Llegan como toda mujer adolorida, llorando, comentando, *me fue mal con fulano, fue una mala experiencia más en mi vida. Es una experiencia con alguien que me 'saca' de trabajar, me voy con él, vivo unos meses, nos entendemos y si no nos entendemos ya regresamos de nuevo al trabajo.* Cuando yo trabajé yo veía a las muchachas que decían, *ah mi novio fulanito, ah mentanito.* Que eran camioneros. Y después se llevaban la decepción. *Ah pues es casado, ah me engaño, ah estoy embarazada. No pues ya voy a abortar.* Y pues yo viví parte de su vida. Lo compartíamos como amigas, como trabajadoras.

Amistad

La solidaridad muchas veces es trascendida y aparece otro nivel de vinculación, de ayuda, cuidado y apoyo que se da nivel personal y es el material con el que se adhieren las redes de vínculos personales que cada camionero o trabajadora posee, redes de amistad. Estas amistades, son vínculos personales de confianza y afecto desinteresado entre determinadas personas. Dentro de la red

de vínculos afectivos de las trabajadoras las amistades con los camioneros son numerosas y viceversa (ver los mapas afectivos del tercer capítulo).

La amistad se construye de a poco; visita a visita; llamada a llamada, mensaje a mensaje. Cada trabajadora y cada camionero depositan gradualmente su confianza y dejan sus historias en cada noche, café o colación. Además, paulatinamente se viven experiencias en conjunto que conforman la amistad:

Paty: Pero no te creas que somos amigas a la primera, pues. Yo te estoy hablando de la gente que conozco de hace 10 o 12 años. No que si viene uno que no lo conozco y ya empiezo a platicar con él. No. Yo me la paso aquí. Pero a veces tardo para empezar a ver que un cliente ya llegó dos veces, tres veces, cuatro veces, cinco veces. De reconocerlo. Si los miro y todo, pero a veces no sé quiénes son. A veces quienes los conocen más son las muchachas [Paty es la madre de una dueña de cachimba, tiene la función de encargada]. ¿Viste al señor fulano?, No pues que tal. Si había escuchado, pero no lo conocía. Pero ellas si conocen a la mayoría. Yo los que conozco por su nombre, pero la mayoría tiene sus apodos. Ellos los conocen así. Yo con los que tengo amistad los conozco por sus nombres. Cómo se llaman, cómo se llaman su esposa, sus hijos. Porque te dique platicamos mucho. Pero ellas [las meseras] son las que conocen más a los clientes. Pero ellos me platican sus cosas personales. *Yo estoy triste porque mi hija ya salió de la escuela. Ya se me casó y cosas de esas... sí tienen confianza con uno.*

Una noche en que llegué a la cachimba de Doña Isa, El Apache, amigo cercano de ésta, estaba sentado en la misma mesa que Rubi, su hija. Rubi a sus 18 años tenía un hijo de cuatro años y estaba embarazada de nueva cuenta. Esta vez el padre era un camionero. La noticia del embarazo aún era fresca. *En la mesa también estaba Doña Isa.* Rubi se levantó al escuchar los llantos de su hijo y comenzó a gritarle de forma severa. Mientras tanto, El Apache le daba consejos a Doña Isa. Ella argumentaba que ahora tendría otra boca que alimentar complicaba demasiado su panorama a futuro. Más noche, ella me contó que había instado a su hija a realizarse un aborto. Pero no accedió, argumentando que quería tener el hijo y que lo quería tener con su novio actual, otro camionero que no era el mismo con el que se había embarazado. Esto le parecía a la madre una irracionalidad. *Es que se siente bien harta,* le decía Isabel a El Apache, *mira como trata a su hijo, yo ya le dije. Él no tiene la culpa de sus problemas.* Parte de sus problemas tenían que ver con que el padre del primer hijo de Rubi no compartía la responsabilidad de la crianza y la manutención de

su hijo. El Apache, la asesoraba, *pues que los mande a chinga a su madre. Pláticale a este güey [el novio actual de Rubi] un güey que valga la pena. No un pendejo.* Isabel se limpiaba las lágrimas de vez en cuando. Después se metió a su cuarto y Rubi se sentó otra vez frente a El Apache, puso sus brazos cruzados sobre la mesa y recargo su barbilla en ellos. Escuchaba seriamente a El Apache. *Tienes que entender que el negocio se respeta.* Haciendo referencia a que no quería ayudar en la cachimba a su madre. *¿A dónde más puedes ir? El negocio no da para eso. Pero el error ya está hecho.*

La trascendencia a una relación afectiva personal podía también reflejarse en el uso del espacio y los objetos de la cachimba. Por ejemplo, en la cachimba de Tina había una mesa que estaba dentro de la cocina. En esa mesa las trabajadoras se sentaban a conversar y a descansar mientras no había clientes. Pero en esa mesa también podían acceder los camioneros que habían trascendido la barrera del anonimato y habían podido construir vínculo de amistad (Véase esquema de cachimba del capítulo 1):

Romina: Es que luego se sientan acá con nosotras. Como a ellos ya tenemos muchos años tratándolos, como ocho años. Siempre nos han seguido a la cocina. Como nosotras siempre estamos en la cocina, siempre nos siguen acá. También tengo amigos con los que me comunico por teléfono, son amigos como los que entran a la cocina. Son de líneas [empresas] que no tienen mucho tiempo [para parar]. No pueden parar mucho. Entonces me hablan. A veces para platicar, a veces para que les haga de comer con anticipación, luego ya llegan. *Llegamos en media hora, dicen.*

Lina: Es que tengo varios amigos acá. Ellos son mis amigos. Ellos no son groseros, platicamos, vacilamos. Los conozco desde que empecé a trabajar, de tres, cuatro años.

Las amistades se van transformando, la alternancia de trabajo y de rutas en donde laboran los camioneros y de cachimbas hace que las amistades muchas veces se disuelvan. Por un lado, existe la pérdida de muchas amistades, aunque muchas trabajadoras pueden conservar amistades por muchos años. Y por el otro está la creación de nuevos vínculos a partir de la gente que compone el flujo de camioneros que pasa por la ruta en donde se encuentra la cachimba y de los cuales emerge la amistad:

Isabel: Tuve muchos amigos cuándo trabajé con Bety y Paty. Pero después de mucho tiempo a veces se te olvidan. Se sale una de esa cachimba. Pero vuelve a hacer nuevos amigos, porque hay nuevos clientes, ves nuevas caras. Ya inicias nuevas amistades. Amigos... te platican sus problemas. Nos escuchan. Los escuchamos. Nos dan consejos. Igual ellos... *fijate, ¿cómo ves esto? Este punto de vista.* O sea, conversamos todo ¿no? Y son los que yo considero mis amigos. O sea que te escuchan, te comentan sus problemas. Esos son mis amigos. [...] Te depositan tu confianza, platican sus vidas, sus cosas. Si me platican de su vida, sus problemas, eso se queda aquí. Lo mismo dicen, puedes confiar en mí. Y hay un momento en que uno está entre sí y no, *¿le platicaré? ¿no le platicaré? Aunque ya tengo un rato de conocerlo, no sé si vaya a divulgarlo por CB* [Radio de Banda ciudadana]. *Fijate que pasé a la cachimba fulana y la vieja así y así y así. Me dijo esto y me dijo lo otro.* Luego comentan. Pero hay muchos que no. Como yo te digo, yo tengo un 20% de amigos [de los que pasan en las cachimbas], los demás conocidos, pero un 5% que es mi amigo-amigo. Yo considero mi amigo porque me respeta, de que platicamos, de que reímos. Lloramos juntos.

La amistad se construye desde las dos partes por lo que a veces se puedan dar situaciones en que cada una espera cosas distintas, es decir situaciones en donde la amistad puede terminar en conflicto:

Sara: Aquí tengo muchos amigos, de *añales*, de años atrás. A veces tengo amigos que me hablan, [por teléfono] *voy a llegar. Ah bueno, les digo, aquí te espero. O, al rato voy a pasar, voy por la libre. Órale pues.* Cuando de repente a veces muchos malinterpretan la amistad, De que saben que ya les hablas y te andan echando los perros. Y si no les haces caso te dejan de hablar, dejan de pasar. Yo ya he perdido una que otra amistad así. Es que no por el simple hecho de que uno les hable bien o les de su número de teléfono o *equis* cosa ya es para que...

Dado que los camioneros en muchas ocasiones pueden ver más seguido a las trabajadoras de las cachimbas que a sus propias familias y en muchas ocasiones coincidir con ellas en fechas significativas como Navidad y Año Nuevo estas amistades también pueden ser vistas como una especie de parentesco simbólico o familia extendida.¹²⁵

¹²⁵ En algunos casos pueden llegar a llamarse “compadre” y “comadre”, pero habría que ver hasta donde llegan las responsabilidades de cada uno, en tanto que la movilidad de los camioneros permita cumplirlas, eso implicaría una indagación que yo no llevé acabo.

Romina: Son amigos. Los vemos más como si fuéramos familia. Más así que como clientes. Digo que debe ser el trato más que nada. No es con todos. Es con algunos. Nos vamos contando problemas que traen ellos de sus casas. Por decir, traigo un problema en mi casa, con mi esposa, con mi hija... Y así nos agarramos todos. No pues yo tengo mis problemas con mi esposo [Romina era la única trabajadora que estaba casada], con mis hijos. *Y ellos me dicen, pues hazle de esa forma.* Y yo les digo, *pues hazle de esta forma.* Y ya nos contamos cuándo nos volvamos a ver, a ver como salió todo. Por eso no los vemos como clientes sino más como familia.

Relaciones amorosas

Finalmente, tenemos no una relación afectiva cerrada, sino un entramado de afectos, emociones y sentimientos que se agrupan en un compendio de vínculos afectivos que giran en torno a la idea de amor, romance, idilio, noviazgo, enamoramiento y galanteo. Es decir, elementos, prácticas, discursos, perspectivas vinculadas a las relaciones amorosas y el conjunto de sentimientos que unifican a dos personas. Estos elementos tienen que ver con los celos, las relaciones amorosas simultáneas, las infidelidades, los engaños, el matrimonio, el flirteo y las relaciones sexuales que se pueden dar en torno al contexto socio-cultural, y a la atmósfera afectiva y sentimental de las cachimbas y sus trabajadoras. Estos vínculos afectivos pueden variar, pueden ser temporales, efímeros, duraderos; pueden ser compartidos o simultáneos con otros tipos de relaciones; pueden derivar en relaciones institucionalizadas como el matrimonio o avaladas de forma informal por los mismos actores del contexto social (es decir que pueden diferir de las relaciones afectivas legítimas del resto de la sociedad); pueden detonar conflictos o formas, que a pesar de su 'extrañeza', puedan ser funcionales y significativas para los grupos involucrados.

Las formas de vinculación amorosa se dan en un marco de interacción con otras relaciones afectivas, como la amistad y la solidaridad, enmarcadas en las cachimbas. Esta vinculación se construye en un contexto de movilidad y de interacción en espacios de 'paso'. Cada trabajadora, elige de los camioneros que circulan por las cachimbas, aquellos que pueden parecerles interesantes o atractivos, dado que la calidez y la atención personal característica de las cachimbas permite un acercamiento que puede desencadenar una vinculación amorosa que trascienda los encuentros en las cachimbas. Así, emergen una vorágine de emociones, afectividades y sentimientos que forman parte importante de la vida cotidiana de las trabajadoras y, por ende, de las mismas dinámi-

cas de las cachimbas. Sobre ello algunas cuentan:

Romina: Ellos pasan. Y te dicen cosas. Si te gusta la persona y te agrada, pues adelante. Si no pues, *síguete de paso, otra vez*. Sí, pues ya vas conviviendo con ellos. Puede ser un mes, dos meses, tres. Hasta medio año. Es el apoyo que tengas con ellos. Hay muchos que nomás llegan *a pisar y correr* [quieren tener sólo relaciones sexuales], pues no. Más que nada... pues como la Sara que ahora tiene su pareja. No pudo durar, dos, tres años. Se enfada y si le gusta otro y le agrada también. Igual agarra... y lleva 5, 6 meses, un año así.

Isabel: Pues es que luego mis compañeras me decían, *jah me enamoré bien mucho!* Los conocían en la cachimba. Las invitaban a salir de viaje con ellos. Y pues él llegaba mucho a la cachimba. Viajes continuos. Idas, venidas, subía, bajaba. Conversaban y todo. Como dicen ellas, *me enamoré de él, me enamoró. Me enamoró una palabra de él, un detalle.*

Sara: Pues si ellos quieren algo conmigo, me invitan a comer a otro lado, para conocernos. Por ejemplo, mi pareja [un camionero]. Haz de cuenta que andaba en las madrinas [un tipo de camión] de ATR. Y pues venía, pero haz de cuenta que, vacilando, vacilando, también le gusta el puto desmadre. Vacilando, ya nos dimos el número de teléfono, pero no, había pasado nada. [...] Después nos mensajeábamos y de ahí se empezó a dar... pero te estoy hablando que después de un año. Llegó en un *torton* [un tipo de camión], ya no tenía la madrina, tuvo problemas con la empresa y entró con su padrino que es el dueño de los carros, de los *tortons*. Me dio su teléfono porque le había perdido el rastro, su contacto. Y ya después volvió a venir y ya empezamos otra vez a mensajear. [...] Luego ya me llevó a Mazatlán. No llegué a mi casa. Me fui con mi hija [la que había tenido con otra pareja]. Nos llevó a la playa, allá al malecón, a pasear, a los juegos. Muy a gusto la verdad. Y ya nos vinimos al otro día en la mañana, nos quedamos en un hotel allá en Mazatlán. Cuándo al otro día nos vinimos, llegamos a la casa. Como iba a ser cumpleaños de mi papá le traje un pastel de ahí de la panadería de Villa Unión [Sinaloa]. Compré el pastel. [Él] duró todo ese día ahí conmigo.

Las vinculaciones afectivas en torno al amor pueden significar un involucramiento emocional y sentimental de tal grado que producen *confusiones*. Estos conflictos, como los celos, se derivan de malentendidos o incompatibilidades sobre lo que puede permitir o esperar cada persona:

Romina: A veces nos celan. Si me siento con alguno, me echan en cara. *Que porqué con tal lí-*

nea [empresa], *que qué tienen ellos que no tengan los demás*. Yo no entiendo por qué se celan si no somos propiedad de nadie.

Isabel: Hay clientes que se toman como mucho más la confianza con esa persona y toman celos. Toman represalias hacia otros clientes, *¿por qué no? ¿Por qué con él si te sientas y conmigo no? O ya llegué y no te sientas conmigo y estás con aquel*. Y ya empiezan pues, a tirarse habladitas. Y luego, *¿oye por qué te enojas si es mi amigo? Igual tú, pues él o él. No, pero tú me gustas o me atraes o x*. Hay diferencias entre ellos. Y a veces eso lo hace sentir a una mal. Porque son clientes, son seres humanos que hay que tener la atención con ellos.

Sara: Por ejemplo, mi pareja [un camionero] luego sí tiene bronca. Pero yo le digo, *tú me conociste aquí así que no te debes de enojar. Porque yo tengo muchos amigos. Y así hasta eso no creas que...* como él me dice, *cuando tu vengas conmigo haz de cuenta que eres mi vieja, eres mi esposa. Y así debe de darme mi lugar como yo te lo doy a ti. Yo no agarro el teléfono casi [cuando está con ella]. Y así cuando estás conmigo, como no te veo tampoco, trato de darte tu lugar*.

Las relaciones amorosas en el marco de las cachimbas pueden ser muy diversas. Son sociabilidades que pueden ser efímeras o sumamente trascendentes. Pueden ser duraderas o fugaces. Pueden ser intermitentes, esporádicas o incluso simultáneas. Todas juntas integran el compendio de posibilidades que giran en torno a las relaciones en el marco de las cachimbas.

Por ejemplo, una de las relaciones de larga duración más características que se pueden desprender de las cachimbas es el *matrimonio*. En Entrecaminos, Romina era la única trabajadora casada en el crucero. Pero ella llegó casada a la cachimba, antes de eso ella trabajaba en un restaurante en donde conoció a su esposo, un camionero que pasaba constantemente por ahí. Sin embargo, el caso de Romina es peculiar porque la base de trabajo de su esposo se encuentra en el poblado de origen de ella. Además cuenta con una sólida red de trabajo conformada por sus hermanas. La conjugación de estos elementos la ha mantenido en ese lugar, además de que ha posibilitado que continúe trabajando. Las trabajadoras de cachimbas casadas son escasas.

Pero el caso de Romina no es extraño; no son raros los casos en que una relación entre un camionero y la trabajadora de alguna cachimba termina en matrimonio, sólo que cuando sucede la trabajadora generalmente abandona la cachimba para establecerse en la ciudad de origen o de

base (donde reside la empresa) del camionero:

Paty: He tenido algunas que se han casado. Una, dos, tres trabajadoras encontraron esposo. Y viven todavía con ellos. Se casaron con ellos. Una vive en Hermosillo, otra vive en Mexicali y otra vive en México. Y les digo a ellas [sus actuales trabajadoras], pues, *ustedes no se desesperen, van a encontrar su media naranja, van a ver*. Y sí, con ellas ya me tocó ver. Y me siguen mandando mensaje. *¿Cómo estás?* Fotos de los hijos que han tenido. A las que están aquí, porque ya me ha tocado ver que encuentran compañero, pues.

Pero el matrimonio no es la única forma de vincularse amorosamente a largo plazo. Existen relaciones amorosas que pueden durar varios años sin necesidad de formalizarla por medio de una institución:

Sara: Y ya llevamos seis años. Él vino a mi casa, mi papá tiene una camioneta y nos la prestó. Hemos ido a Tijuana, yo y él. Y mi tía me saca cosas del otro lado [Estados Unidos]. Y nos hemos venido con el camarote atascado de cosas que me saca mi tía. Cosas para nosotros.

Durante mi estancia de campo, en la cachimba de Tina se desarrollaba una relación ‘formal’, entre Jazmin, su hermana, y un camionero de Guadalajara que pasaba constantemente. Esta relación se tenía que amoldar al contexto nómada, ajustada a los tiempos del camionero, sus presencias y ausencias. A lo largo de la semana, intentaban darse el tiempo para convivir, y él pasaba varias horas sentado en la mesa de la cocina de la cachimba conversando con Jazmin, sus hermanas u otros camioneros. Un día los vi llegar de a mano, atravesaron la autopista hasta llegar a la cachimba. Se sentaron en la mesa con nosotros. Desde ese momento, su novio no se separó de ella. Los dos rondaban los 30 años. Ese día, a pesar de estar en la mesa, parecían apartados de la conversación general. Reían y hacían bromas entre ellos. Llevaban algunos meses de novios. Él la había conocido en una de sus vueltas. Su hermano mayor, que también era camionero le había mostrado la cachimba. Justamente, en ese momento se estacionó frente a la cachimba su hermano mayor. Habían quedado de verse ahí. Los dos hermanos se sentaron juntos para conversar. Una vez establecidos los vínculos alrededor de la relación amorosa no sólo circulan como si éstos fuesen canales, las personas y los sentimientos, sino que también los objetos. Ese día, al llegar, el cuñado de Jaz-

min, le devolvió a ella una USB con música que ella le había prestado.¹²⁶ Esos días había visto muchas veces al novio de Jazmin, después me enteré que eran sus días de descanso y él había decidido permanecer ahí, para pasarlos junto con ella. Por el contrario, cuando no tiene días de descanso, el novio pasaba constantemente, pero sus paradas eran mucho más breves. En sus idas y venidas, también le dejaba a Jazmin su ropa, para que ella la lavara, y él a la vuelta, la recogiera limpia.

El contexto de las cachimbas es peculiar, está enmarcado en un entramado de movi­lidades que condicionan la vida cotidiana, las relaciones sociales y, por ende, las emociones y los sentimientos, de ahí la importancia de encontrar elementos, formas y prácticas de mantener estables las relaciones en un contexto de flujos y movi­lidades. La posibilidad de adaptarse a la situación de movilidad puede ser determinante para mantener o no una relación amorosa en dicho contexto. Sara ejemplifica el caso, a partir de comparar dos relaciones con dos camioneros distintos:

Sara: Lo miraba... [a su novio actual], llegaba por mí en la noche, nos íbamos y estaba un rato con él. Descansaba y a veces se venía y llegaba por mí a mi casa y nos veníamos al trabajo. Cómo yo pasaba todo el día con él ahí en la calle... pues lo pasábamos en el *carro* [en el camión] o salíamos algún lado o así. Y haz de cuenta que cuando yo andaba con otro, uno de *Bimbo*, él casi no tenía tiempo. En su trabajo no le permiten. Haz de cuenta que casi siempre salíamos mal, porque casi no teníamos tiempo para el otro. Le dije, *vale más que seamos amigos*.

Por otra parte, hablar del *flirteo* es hablar del detonante de muchas vinculaciones afectivas. Es un lenguaje común, una manera cotidiana de vincularse en las cachimbas. En estos espacios son recurrentes las insinuaciones públicas; bromas que intentan esconder insinuaciones o intentos de seducción. A veces es difícil distinguir cuando algún camionero o alguna trabajadora habla en broma o seriamente sobre cierta insinuación hacia otra persona. Y es que ‘las bromas’ o las insinuaciones públicas, aunque ‘poco serias’ (*¡Hagamos un trío!*, *¿Cuándo me vas a hacer el favor?*), muchas veces se gestionan gradualmente según como la trabajadora quiera, muchas veces de forma proporcional a la construcción del vínculo afectivo. Las insinuaciones, las miradas y las

¹²⁶ Este préstamo de objetos es interesante en tanto que no sólo muestra que se basan en relaciones de confianza, sino porque también remarcan una circulación de objetos que permiten no sólo darle materialidad a lo simbólico sino que confirman la continuidad de las relaciones a distancias y enmarcadas en un vaivén que podría confundirse con intermitencia.

palabras de seducción, sean en broma o en serio, conforman parte de la atmósfera cotidiana de las cachimbas:

Vero: Es como el otro día que aquí se quedó El Apache. Se quedó por barbero, porque quiere quedar bien con la... [con la mirada señala a su patrona, Doña Isa] porque anda detrás de sus huesos.

Dentro de esa atmósfera las trabajadoras deben de aprender a lidiar con esa forma de sociabilidad y encontrar la manera de gestionar las insinuaciones:

Lina: Yo les digo que sí a todos, pero no les digo cuando. ¡Ja! Pero me dicen... *tú nos dices que sí pero no nos dices cuándo. Nos das atole con el dedo...* pues de eso se trata, ¿no? No se trata de hacerles caso luego luego. [...] Hay uno que me gusta. Uno que llevaba tiempo invitándome de viaje con él. Yo le había dicho que no. Pero luego un día fuimos. Y fuimos a Tepic. Y me llevó. *Ya ves, me dijo, que no te hice nada. No pues ahora sí ya te voy a creer.* Luego ya me quería llevar a Culiacán. *Ay no, le dije. No me avisas con tiempo. Para decirle a la patrona que no voy a venir. Me dices ya cuando estás aquí.* [Pregunto: ¿él te gusta?] Es que está bien joven... y yo ya estoy grande... Bueno no está tan joven. Pero ya van a decir que soy ‘asaltacunas’. Pero sí, me la llevo bien con él. Luego me habla, *Lina, ¿no ocupas nada? No, le digo. Después me la vas a querer cobrar con intereses.* Y es que ya ves vacilando hasta dónde fui... Por allá yo no conocía, para Rosa Morada, San Vicente. Fui para Tecuala. Mi mamá me preguntaba *¿dónde andas? Ah, me fui de viaje. Hija de la chingada,* me dijo. Pero mi mamá no nos dice nada.

Otra forma de flirteo más directo también lo ejemplifica Lina:

Lina: Y pues vacilan. Yo pienso que le dicen a uno para ver si una cae. Vacilan, platican. Yo no les hago caso. Me dicen de una cosa, *ay sí.* Me dicen otra, *ay sí. Tú nomás nos dices sí, verdad güera, pero no nos dices cuándo.* Ese señor que te digo que llegó una vez. Y llegó con otro. Me paré verdad y me dijo, *¿de cuáles calzones usas?* Y dije yo *¿por qué?* Es que te voy a regalar unos. *Ah, le dije. ¿Si me los aceptarías?* A mí me daba vergüenza. Le dije, *bueno. Ya viendo, si me gustan, bueno. ¿Verdad?* Y me dice, *te los voy a traer. Ándale pues,* le dije. Pero él ya iba con otro sentido [se refería a que se insinuaba sexualmente] Porque el día que me los trajo me dijo, *Güerita, te traje tus calzones. ¿Ah sí? ¿Dónde están?, allá en el carro,* me dijo, *vamos*

para ponértelos allá. No, le dije. Tráigamelos acá. Y me dice, no, es que te quiero quitar esos y te quiero poner los nuevos. Ah no, le dije. Así mejor, no me ande trayendo nada. Y pues nada más le dio risa. Pero yo digo que era para ver si una cae.

En una ocasión Doña Isa regresó recién bañada del cuarto donde vivía, atrás de la cachimba, y comenzó a preparar la cena. A los pocos minutos, se sentó junto en la mesa con Vero y conmigo. Nos contó de algo que había sucedido horas antes con la trabajadora de aquel turno: Martina. Acababa de entrar a trabajar con Doña Isa, pero ya había trabajado en otros establecimientos y por eso era conocida por algunos camineros.

Esa mañana, Martina había recibido la visita de un amigo camionero, tenía algo de tiempo para descansar y recomponerse de su viaje. Así que, como existía la confianza, tomó un baño y se acostó en el cuarto de atrás. Al poco tiempo llegó un amigo de él buscándolo. El amigo de Martina no quería verlo y le pidió a ella que no le dijera que estaba descansando en ese cuarto. Mientras tanto, el amigo, que además estaba interesado amorosamente o sexualmente por ella intentaba seducirla. Él era mucho mayor que ella, y ella no estaba interesada en él. Pina no parecía molesta pero tampoco cedía. El hombre la abrazaba por atrás y la invitaba a que fueran a la cabina de su camión un rato. Doña Isa nos contó que tuvo que poner orden y reprendió al chofer. El camionero le preguntó por la trabajadora anterior y ella le contestó que si tanto la extrañaba que la fuera a buscar, que trabajaba en otra cachimba. Pero él le respondió que para qué, si ya había una nueva *morena*. *Soy el 'rin' cromado de esta morena.*¹²⁷ Al terminar la anécdota, Isabel y Vero, conocían al protagonista de la historia, hicieron un gesto de disgusto simultáneamente. *¡Qué asco de viejo!*, dijo Vero.

Pero el flirteo a veces toma formas más 'serias', pueden apelar a propuestas de largo plazo y no sólo inmediatas. Muchas trabajadoras convergen en que una manera común de hacerlo es prometiéndoles un horizonte de vida 'mejor', uno en el que no tendrían que trabajar:

Romina: Acá los pretendientes salen y salen diario. Pero no... muchos dicen, *no... que estoy dejando* [separándose de su mujer], *que estoy quedando soltero, que mi esposa me abandonó.* Eso es lo típico. No entienden a sus esposas. *Yo también*, le digo, mi esposo es trailerero y al rato

¹²⁷ En México, los camioneros llaman *morenas*, por su color, a los neumáticos (a los que se le dice también *llantas*); *rin*, por su parte es la pieza, normalmente metálica, sobre la que se asienta un neumático; así las llantas están formadas por un rin y un neumático.

salimos casi de la greña, pero al final de cuentas estamos juntos.

Lina: Siempre nos dicen eso. Nos dicen que nos van a sacar de trabajar. *Un rato nomás*, les digo. Nomás les da risa.

En ocasiones el flirteo, o el primer contacto que permitiría desencadenarlo, se puede dar por medio de colegas o de las compañeras de trabajo:

Lina: Mi compañera le pasó el recado, *dijo Coyote que te iba a hablar*. Pero yo le dije, *¿por qué me va a hablar? Él no tiene mi número*. Entonces me dijo, *¡ah! se lo mandé, porque dijo que se lo pasara porque ahora te iba a enamorar a ti*. Entonces me enojé, *ah no, a mí que no se ande con sus cosas*.

En este contexto, no son extrañas las *relaciones múltiples, simultáneas*, sean consentidas o no. En este caso, la manera específica en que cada camionero se presenta responde a la personalidad de cada uno más que a una forma colectiva de hacerlo. Así hay quienes niegan el hecho de estar casados o de mantener otra relación y quienes no lo hacen pero igual proponen el inicio de algún tipo de relación:

Romina: La mayoría dicen que están solteros o que están dejados que se andan dejando. Aunque no sea cierto. Aunque al rato ahí traen a la doña arriba del carro. No se quieren bajar porque quieren que las veas. Tienen miedo de que llegue uno y se les abrace. No eso es lo que menos quiere uno. No ves que el que tengo en la casa... Lo peor es que luego hablan dormidos. Mueven la boca y empiezan a hablar... *ay mamacita y esto*. Ya cuando se levantan la vieja ya está como león, queriéndoselos echar al plato. Pues no. *Era mi compa*, le explica él. *¿Cuál mi compa?*, le pregunta la esposa. Si está diciendo hasta el nombre. Sara es una. Sara anda con uno casado. Yo me voy a conseguir a otro, aparte del que tengo en mi casa. Pues si él busca, yo también voy a buscar. Le dijo a una [otra trabajadora de otra cachimba] de Chapalilla que estaba dejado. *Ah, ¿te dijo que estaba dejado? Hace como tres meses lo acabo de dejar, pero dejado, dejado no está*, le dije. *Huele entre las piernas*, así le mandé un mensaje. Ella me contestó, *¿Cuál es su marido? Él me dijo que estaba dejado*. Entonces le contesté, *¿Sí? Huélele entre las piernas. Está dejado, pero con cuatro hijos, aparte de los que tiene con la otra*. De todos modos, yo soy la de los papeles... [que está casada]

Paty: No pues no todos son solteros, algunos tienen sus esposas. Algunos no dicen que están casados. Ya ves como son todos los hombres, tiran su anzuelo, de que si la pegan pues ya la pegaron, pero luego ya que ves que son casados, ¿ya qué se puede hacer? Ahí andan las muchachonas, tristes. Pero luego ya, luego pasa eso y siguen en las mismas: buscando su media naranja. Y ellos luego no tiene una relación, tiene un montón. Una en cada parada que llegan.

Sara: Y casi todas las relaciones de nosotras son así. Casi la mayoría de las que se dedica aquí tiene relaciones así. Aquí cambiamos de novio a cada rato. Y pues como te digo, es muy raro que un hombre... -la mayoría de todos ellos son casados- es muy raro el que está solo. Y pues la mayoría te ven más a ti que a la esposa, la verdad.

Respecto a las *relaciones múltiples y simultáneas* se puede decir que se da tanto por parte de las trabajadoras como de los camioneros. Algunas de ellas pueden mantener vínculos amorosos o idílicos con varios camioneros y ellos con varias trabajadoras, y con su esposa, si son casados (Ver mapas de sociabilidades del capítulo 3):

Romina: De las muchachas de aquí la mayoría tienen dos, tres, cuatro, cinco [amores]. Pues no pasan juntos, el mismo día. La mayoría pasan dos veces por semana. Es como una compañera [una trabajadora] que no tiene pareja. No. Es de todos y de ninguno. Con ninguno tiene un compromiso de decir, *voy a estar cada vez que llegues*. Si te dice: *te sacó de trabajar y te tengo en casa... sí, ahí sí*.

Sara: [¿Tu novio es casado? le pregunto] Bueno... podemos decir que tiene tres hijos con su esposa. Pero él ya tiene como siete años que tuvieron problemas. Por otra señora, pues. Que tiene otro hijo fuera del matrimonio. Él no me esconde nada, yo sabía la situación ya si me quise enrollar pues ya es mi rollo.

Isabel: A veces ellas tienen varias relaciones, por ejemplo, una que tiene su amigo-novio. Pero luego llega otro que le gusta, que le llena la pupila y dice *me voy a echar una canita al aire. Me voy a tomar un té con él*. Pero luego llega un momento en que ellos se platican. Y pueden enterarse. Que se dan cuenta que la misma muchacha anda con dos o tres y pues luego la dejan.

La simultaneidad de vínculos amorosos abre la posibilidad de desencadenar diversos *conflictos*,

que pueden culminar con el fin de una relación pero que a veces también implican maneras de aprendizaje afectiva y gestión para mantenerlos:

Romina: Pues a veces se les han juntado. Y se les baja la presión sólo de verlos. A una se le juntaron dos hace unos días. A Lara. Se le juntaron dos o tres. Tuvo que llamarle al taxi. Y salió por la puerta esta [una puerta secundaria de la cachimba]. Muriéndose en el taxi, porque se le había bajado la presión del susto.

Sara: A mí se me juntaron una vez. Uno iba llegando y el otro se iba yendo. Pero no se dieron cuenta. Hubo una que se le juntaron hasta cuatro, ¡eh!

Isabel: Incluso se da el caso de que andan con algún camionero y ellas saben de antemano que no son la única mujer con la que ellos se ven, la única mujer con la que se acuestan, qué andan con ellas, ¿no? O sea que anda con otras cachimberas, se puede decir. Otras mujeres de otra cachimba. Pero a veces eso sí es motivo de desconfianza, de rumor, de pelea.

A diferencia de los testimonios anteriores, en ocasiones puede no terminar mal. A veces esta simultaneidad amorosa puede ser parte de una decisión racional para explorar y elegir el vínculo amoroso que la trabajadora podría estar esperando según sus expectativas. Pero también puede ser una manera distinta de vivir el amor y los vínculos afectivos, que como cualquier forma de hacerlo comprende conflictos y problemas:

Romina: Y es que ellas obviamente van a buscar al que más las apoye económicamente con dinero. Es él que les va a dar, ¿cómo decir?, sí, sí te voy a esperar tal día. Te apoyan con dinero o con cosas que ellos van viendo que ocupa uno. Pero sólo es con el que te gusta. ¿Imagínate? Si no todos van a querer lo mismo, parte de la tajada. Y pues es que si no te apoya, pues no. O pues si te gusta, pues tal vez una vez y ya. Para quitarte la tentación. Hay de todo aquí. Diario. A Rebeca le gustan dos y grandotes.

La configuración amorosa específica de las cachimbas implica también una diversidad de conflictos como las rupturas, la desilusión, las infidelidades o la falta de reconocimiento de la paternidad:

Isabel: Pero llega el momento... como decían ellas, *la desilución*. ¿no? *Pues fíjate, me engañó. Estoy embarazada y pues ya no volvió. O volvió y ya no quiere reconocer a su hijo. Y por eso también tienen la fama los trailers de que son sin vergüenzas. Y ellos dicen, no pues no todos. No todos somos iguales, ponle que algunos somos responsables y otros somos irresponsables.* Lo que yo creo que es cierto. Es parte de la vida, parte del *show*, de que andan en la carretera, conocen una muchacha aquí, otra allá. Que se enamoran. Tienen sus salidas, tienen su que ver. Y al rato va la consecuencia.

Sara: He tenido otras relaciones. Pero me han pagado muy mal. Hubo uno que me cantó todo muy bonito. Me trataba como toda una mujer. Muy respetuoso. Te abría la puerta del carro. Un caballero. Nunca me faltó al respeto. Pero tuvo el más peor error, que se metió con una amiga, supuestamente amiga. Creo que se casó, trabajaba en esto. Yo le di la oportunidad de que conociera a mi hijo. Duramos como un año. Él si estaba casado. Cuando él pasaba me llevaba a mi casa. Me invitó una vez a Guadalajara. Me trajo, me llevó y me trajo. Él estuvo conmigo en una cita médica con mi hijo. Me llevó a pasear, me esperaba, me hablaba. Pero él empezó a mirar a mi amiga. Un día yo me senté afuera de la *ramada* [en la zona de Entrecaminos parte de la construcción de las cachimbas está hecha con ramas de palma] y vi su carro pasar, cuando sólo unos minutos antes me había dicho que estaba en la Ciudad de México. [...] Luego me enteré de que ella se estaba yendo al tráiler con él. Me lo dijo un amigo. Me dijo, *ya no quiero que te sigan viendo la cara de pendeja*.

La última forma de sociabilidad que abordaremos relacionada a las cachimbas son las *relaciones sexuales*. Sea en el marco de una relación amorosa o no, las relaciones sexuales son parte importante de la configuración afectiva en general. A veces ésta es visible en los imaginarios sobre las cachimbas y sus trabajadoras, en el ambiente en que se viven en esos espacios y en las formas de relación entre los camioneros y su personal, como puede observarse en los casos de flirteo. Pero las relaciones sexuales en el contexto de las cachimbas son un tema sumamente complejo que tiene más que ver con la personalidad, la moralidad y sexualidad de cada trabajadora que con una práctica colectiva homogénea:

Sara: Pues a veces ellos quieren que te metas con ellos, pero nada formal. Como yo le digo, yo me llevo con muchos, vacilo con uno, vacilo con otro... pero yo sé hasta que límite. Yo tampoco me doy a quemar con el primero que yo encuentre y me voy a subir a un carro, no, no, no; eso sí que no.

Cada trabajadora configura una forma de gestionar las relaciones sexuales, con base en su perspectiva de vida, moral o ética; según sus circunstancias y su historia de vida. Puede ser que este apoyo derivado de una relación sexual se de en el marco de una vinculación amorosa o no:

Romina: Cuando llegan de *pisa y corre* es cuando nomás llegan y no quieren hacer nada. Así no. Quieren llegar y hacer lo que van a hacer y a gusto irse a su casa. Y pues no. Todas ocupan [necesitan] de algo, que te apoyen con algo. Saben que tienes tus hijos y que trabajas a diario. No por deporte, una trabaja porque ocupa.

Pero cuando a consecuencia de la relación sexual se deriva un apoyo económico el caso es muy distinto al de una relación de prostitución en la que el intercambio económico es inmediato. En el caso de las carreteras mexicanas la prostitución es algo común y corriente. Esta tiene lugar en diversos puntos de los caminos y puede ser femenina o masculina. Así, paraderos, gasolineras, lugares de descanso son espacios en donde se dan estas prácticas. Por el contrario, las trabajadoras de las cachimbas cuentan con diversas formas posibles de vincularse sexualmente con los camioneros: a través de vinculaciones amorosas formales e informal; en ambos casos, esta relación no se da de inmediato, sino que todas ellas hablan de largos periodos en que el camionero pasa por la cachimba lo que permite que paulatinamente se conozcan gradualmente. Pero incluso algunas de ellas hablan de que conocen o han experimentado casos en que pueden tener alguna relación sexual ocasional con algún cliente, pero tanto en este caso, como en todos los anteriores ellas se deben sentir de alguna forma atraídas a ellos. Después de que se cumplen estas condiciones, es que aparecen los posibles apoyos:

Isabel: A veces es por necesidad. Entonces alguna de las trabajadoras les puede dar igual... ¿Sabes qué? Dame chance, dame un momento con fulano. Ya si son 'amigo-novios' se puede decir... y ya salen con ellos un momento al carro. También me ha pasado con algunas trabajadoras, *oye fijate que quiero ir con él, quiero pasar un momento agradable, me permites un rato, una hora*, qué sé yo... regresan. Se toman su baño, se cambian de ropa y a seguir trabajando. Al paso del tiempo, a los días vuelve a venir su amigo-novio. *Oye me das chance*, me dice otra vez. Y pues no es por dinero. Es que le tiene aprecio, un cariño, algo le atrae del ese muchacho para estar con él. O qué se yo.

Sin embargo, al estar estigmatizadas las cachimbas, las prácticas sexuales son un tema difícil de verificar. La línea que separa la relación sexual, inclusive la amorosa, de los apoyos económicos puede complicar un poco el entendimiento, puesto que muchas trabajadoras afirman que si se van a vincular amorosa o sexualmente con alguien es porque este las apoya económica y/o sentimentalmente. Sin embargo, ellas mismas saben que el tema es complejo y que cada trabajadora es distinta. Según su perspectiva, cada una construye sus formas de vincularse sexual:

Isabel: Muchos luego dicen, *no es que las mujeres de las cachimbas son Servicio Público Federal* [sexoservidoras] y pues no todas. En realidad, hay partes en donde sí se dedican a eso... hay muchas que atienden a los clientes adentro de la cachimba y pues después muchas salen con él un momento al carro... Pero es algo de ellas mismas. Hay algunas que, por la necesidad, *porque tengo que llevar un peso a mi casa*. Hay otras que no lo hacen porque les nazca, simplemente porque llevan algo de dinero extra a su casa. Es lo que dicen. Hay unas que se enamoran bastante de esa persona, y llegan a hacer vida. Pasa continuamente. *A la chava esta la voy a sacar de trabajar, voy a hacer vida*, y a algunas no. Se las llevan tres, cuatro meses y las regresan.

Lina: Yo pienso que eso está en uno ¿no? A mí no me han ofrecido dinero. *Sí*, me dicen, *vamos de viaje tal día* [haciendo referencia a que esta invitación significa una insinuación sexual]. *¡Ey!* [haciendo un gesto como de que no toma en serio lo dicho], les digo yo.

Puede haber situaciones en donde la trabajadora accede a tener un tiempo de intimidad en donde la principal razón es un intercambio monetario, pero la mayoría de las muchachas con las que hablé esperaban que el camionero con el que se vinculaban amorosamente les retribuyera algún tipo de ‘apoyo’. Al parecer podría darse el caso en que alguna muchacha lo haga directamente por dinero, pero, al menos las trabajadoras, no hablan de ello abiertamente. Es debido a esto que es posible considerar a este tipo de relaciones como formas de vinculación afectivas sostenidas por entramados e imaginarios románticos y amorosos, más allá de ser puramente intercambios sexuales o relaciones en donde lo sexual es parte de una transacción económica. Lo que es posible constatar, a través de los discursos de las trabajadoras acerca de sus experiencias personales y las de sus compañeras, así como las de muchos camioneros, es que, al igual que muchas de las prácticas sociales y afectivas de las cachimbas, las relaciones sexuales implican una fuerte vinculación afecti-

va que enriquece la configuración de la estructura emocional y afectiva de las relaciones en las cachimbas.

En el caso de las cachimbas, las mujeres que trabajan en ellas y sus vinculaciones con los camioneros, parecieran ser un caso paradigmático en donde los dominios del trabajo y el descanso, la familia y las amistades, lo público y lo privado o íntimo se han entrelazado hasta configurar una realidad particular. Estos dominios son concernientes a las distancias, las comunicaciones, los encuentros intermitentes y los flujos de personas, objetos e información. Es una configuración incrustada en procesos económicos de escala global, a través de la circulación de mercancías por carretera. Todas las experiencias económicas, afectivas, emocionales y culturales que tiene lugar en las cachimbas giran en torno a un contexto de intercambio económico, dentro de espacios que forman parte de la infraestructura carretera por la cual circulan las mercancías de las cadenas globales de producción y mercantilización, lo que muestra como las realidades locales también reproducen, crean y dan forma a la mundialización.

Las transacciones económicas de las cuales emergieron las cachimbas son trascendidas rápidamente al entrar en juego los sentimientos, emociones y afectos de sus actores. El grado de involucramiento personal e íntimo, tanto de las trabajadoras de las cachimbas como de los camioneros, en estos procesos económicos es sumamente alto. Los vínculos e involucramientos afectivos implican dar y recibir por lo que las leyes de la reciprocidad entran en juego cotidianamente.

Las formas de sociabilidad que tienen lugar en las cachimbas (solidaridad, amistad, sexualidad, amor), el papel que guardan estos espacios en los procesos globales de la economía, la forma de interacción afectiva (que borra la vida íntima de la laboral), el contexto de movilidad y las relaciones a distancia, el trabajo reproductivo y afectivo, las reuniones cara-a-cara, las llamadas y mensajes telefónicos, las dinámicas de la división sexual del trabajo, el perfil socio-culturales y económico de las mujeres que trabajan a diario en las cachimbas y los orígenes multiculturales de los camioneros producen realidades concretas y procesos informales de dimensión local que se incrustan y reproducen dinámicas mucho más amplias, de escala global. En estas realidades resulta imposible separar los afectos de otros procesos materiales que participan de igual forma en la producción, traslado o distribución de mercancías, que son la base de la economía nacional y global.

Esta realidad permite observar que la afectividad es otra textura, otra dimensión (nada

irrelevante) de la que están hechos los procesos económicos. La estructura afectiva, que incluye una multiplicidad de formas de sociabilidad, vinculada a los procesos económicos, toma un papel central en estos últimos, por lo que se podría decir que estos están contruidos de afectos, emociones y sentimientos, es decir, de vida.

**A MANERA DE CONCLUSIÓN
LA ESPERA, LOS VIAJES
Y LA VIDA MIRANDO EL CAMINO**

I

La madrugada había empezado hace algunas horas. Sentada desde una mesa, ella mira la lluvia que caía sobre la carretera. De pronto, como si no importaran más los bullicios de los camiones al pasar, gira la cabeza abruptamente y busca en la superficie de la mesa un estuche que contiene su maquillaje. Saca un espejo y un delineador. Su jornada apenas comienza y debe estar presentable para los clientes, tendrá que atender las mesas y cocinar para los camioneros que arriben durante toda la madrugada.

En el día apenas pudo conciliar unas cuantas horas de sueño. En la mañana, al salir de la cachimba había ido al mercado a comprar alimentos para la preparar la comida para llevar a casa, después lavó los uniformes de sus hijos para que tuvieran que vestir el resto de la semana y les sirvió la comida cuando llegaron de la escuela. Entonces, fue que pudo acostarse para dormir, pero a pesar de las horas de desvelo no podía conciliar el sueño. Así que revisó su celular y comenzó a contestar varios mensajes de sus amigos camioneros.

Ahora, en los albores de su jornada, mientras se mira en el espejo que sujeta con la mano izquierda, con la derecha esparce el maquillaje sobre su rostro. Este es uno de esos momentos espaciados de espera tan característicos de su trabajo. Ella me dice que a veces, en su mente, juega a adivinar cuál transportista será el próximo en llegar.

II

Las noches y los días pasan continuas por las trabajadoras de las cachimbas, su tiempo no se detiene, siempre manteniendo abiertos estos espacios esperando la llegada de los viajeros. Con su trabajo, estas trabajadoras erigen lugares que son la estructura de un *sistema de movilidad* peculiar. Un sistema de movilidad es todo lo que permite que las movildades sean constantes; forma parte de la infraestructura que posibilita todo desplazamiento de cosas, personas e información. Por lo tanto, esta puede ser material o inmaterial: se puede componer por un entramado de objetos, personas, leyes, ideas, prácticas o relaciones sociales. Las dinámicas que de ahí se despliegan posibilitan la conexión de múltiples lugares dispersos por una vasta geografía, creando la configuración de determinado *espacio social*. Lo característico de las noches y los días de las cachimbas, es que se cimientan en relaciones afectivas. Porque éstas son las que desencadenan su particular entramado temporal y espacial; conforman el mecanismo que las dinamiza.

Las cachimbas son un lugar producido por un grupo de trabajadoras que erigen un lugar que es clave para la reproducción de la fuerza de trabajo del autotransporte de carga en México. En su mayoría, madres solteras, estas mujeres se organizan para mantener una oferta continua, las 24 horas al día, los 365 días del año, que satisfaga las necesidades de los camioneros su principal clientela. Esta oferta es múltiple y variable, pasa de la preparación de alimentos y de café a la venta de fármacos, a la oferta de un espacio de descanso, aseo y sociabilidad; un punto de encuentro y un espacio que estructura y sostiene fuertes vínculos sociales. Un lugar que permite la integración de un grupo que se identifica a través de él y adquiere parte del sentido de su vida gracias a él. Gran parte de este sentido tiene que ver con las relaciones afectivas que se despliegan en este lugar, entre sus trabajadoras y los camioneros que las visitan. Es precisamente esta dimensión afectiva la que hace únicos estos lugares “de paso”. La posibilidad del despliegue de estos vínculos recae en la producción de un *lugar*, gracias al trabajo cotidiano de estas mujeres. La cachimba posee una arquitectura y disposición espacial propia; en él florecen un lenguaje (hablado y corporal) específico, un ambiente sonoro y una relación propia con diversos objetos, así como interacciones y pautas sociales que integradas componen una atmósfera afectiva, sensorial y significativa *sui generis*.

El conjunto de cachimbas del país, representa un universo más o menos estable y homogéneo. Gustos, demandas, deseos, formas de interacción son difundidas por los camioneros en cada visita. El flujo de trabajadores exige, más o menos, la misma satisfacción de necesidades, así, aunque cada cachimba es distinta, todas ellas se encuentran en un proceso de homologación de la oferta, producido por estas visitas cotidianas. A partir de mis paradas intermitentes por diversas cachimbas del país, y por una estancia más prolongada en Entrecaminos, en donde se encuentran agrupadas algunas cachimbas, pude recopilar un conjunto de elementos que he utilizado para caracterizar estos espacios de *consumo-trabajo-vivienda*.

Las dinámicas culturales y las pautas sociales que acontecen en el marco de las cachimbas y su conexión con el mundo cultural de los camioneros pueden relacionarse con la perspectiva de Becker y Faulkner (2011) en tanto que pueden ser entendidas como *repertorios*: procesos repetidos en múltiples ocasiones en el tiempo y el espacio. Esta repetición de dinámicas culturales, vínculos sociales, percepciones espacio-temporales y subjetividades permiten la organización y la significación de una vida particular. Como una perspectiva distinta a la idea antropológica clásica de cultura, el repertorio, caracterizado como un conjunto de herramientas cognitivas, una delimitación de ciertas rutinas, un escenario o un discurso, pretende indicar que “las personas que actúan en situaciones específicas no creen que no tienen elección porque la cultura ha dictado lo que deben de hacer, sino más bien que pueden elegir lo que harán entre una variedad de alternativas que les propone la sociedad o la cultura” (2011: 278). Así las cachimbas y sus dinámicas son un escenario regulador en donde cada actor participa según su propia perspectiva. Los elementos que componen cada repertorio, siempre abiertos al cambio en tanto se enmarcan dentro de relaciones de poder, permiten observar los procesos de construcción y conservación del repertorio. La puesta en marcha del repertorio se realiza a través de las actividades mundanas en su conjunto. Dicha ejecución “vincula el saber individual y compartido con situaciones específicas” (*Ibid.*: 280), cada una con sus propias demandas derivadas del ambiente particular que las rodea. Recordemos que, por ejemplo, cada cachimba es distinta, según la región en donde se encuentre, según el volumen de clientes que posea, la personalidad de sus trabajadoras o la oferta que pretenda cumplir. Es en este sentido que el repertorio se observa como un conjunto de rutinas compartidas, aprendidas y ejecutadas a través de una elección deliberada (*Ibidem*); un proceso, “que continuamente se hace y se rehace a medida que las personas incorporan, intercambian, aprenden y ense-

ñan los elementos relevantes del comportamiento cultural” (*Ibidem*) de determinado grupo social.

Sin embargo, no podemos limitarnos a encuadrar y exponer un conjunto de rutinas y su proceso de construcción, sino que es necesario entender su conexión con procesos subjetivos y simbólicos que alientan y permiten su reproducción. Además, es necesario contextualizar dichos procesos a una escala mayor, para entender las posibles relaciones de dependencia, codependencia e interrelación con factores relevantes de la sociedad global en la cual se encuentran insertos.

III

Es posible entender las cachimbas como procesos económicos informales que no sólo alimentan sino que sostienen procesos formales de la globalización y la economía. Dentro de la circulación de mercancías, es necesario que los trabajadores que participan de esta satisfagan las más diversas necesidades. De ahí que, en la carretera, exista una oferta múltiple y significativamente distinta.

Así, el trabajo reproductivo enfocado a las necesidades de los camioneros es variable, y será distinto según dónde se produzca. La peculiaridad de las cachimbas podría residir en que se orientan únicamente hacia los camioneros, excluyendo a otros viajeros; por lo tanto, participan de las relaciones y procesos de identificación colectiva, por lo tanto, entra en juego una dimensión afectiva y emocional que singulariza dichos espacios.

Las relaciones afectivas que se despliegan en las cachimbas trascienden la mera transacción económica, estas pueden desembocar en relaciones no sólo duraderas sino colmadas de intimidad. Se componen de un conglomerado de prácticas, sociales, simbólicas y afectivas que detonan su riqueza cultural. Las cachimbas compiten con otros establecimientos similares al ofertar una producción de bienes y “servicios” que podría, para su distinción, denominarse *concreta* o *material*: alimentos, descanso, café o anfetaminas. Pero lo que las hace únicas, simbólicamente, es el entramado de afectividades que las atraviesan, esta diversidad es funcional para el trabajador del transporte (y los viajeros en general). Los afectos y la producción del *lugar* de las cachimbas permiten la cohesión e identificación a un grupo de personas, así, aparecen como espacios de sociabilidad e identidad.

En las cachimbas se extienden pues relaciones afectivas entre personas, entre trabajadoras y camioneros, entre los mismos colegas y amigos, así como entre los camioneros y los lugares (producidos por sus trabajadoras) que dotan de sentido su vida, impulsándolos a continuar su trabajo cotidiano; dotándolos de pausas en sus ritmos laborales, de resguardo, de familiaridad y calidez. Rápidamente, para las trabajadoras de las cachimbas la dimensión afectiva se diluye con la producción concreta, por ello la línea que separa ambas es inexistente. Lo que se puede observar es que las relaciones afectivas que se despliegan en las cachimbas, su principal característica, son la *sustancia* que permite la conexión entre una globalización formal, planeada, “ejemplar”, y otra, “desde abajo”, informal, improvisada, que surge como una respuesta local (improvisada, pero siempre sugerente) a las políticas económicas globales y los impactos de la globalización en la sociedad. No es posible entender los grandes procesos económicos sin el trabajo reproductivo y afectivo que los sustenta.

Las cachimbas son un arquetipo de espacio de flujos, sistemas de movilidad, que adquieren coherencia y se enganchan a procesos económicos globales a través de cierta división sexual del trabajo, esta conexión es posible en tanto que el trabajo que se realiza ahí se enfoca en la reproducción de la fuerza de trabajo del autotransporte de carga.

A pesar de que en las cachimbas convergen relaciones económicas concretas y otras tantas del tipo afectivo, ninguna de estas actividades es meramente *material* o *inmaterial*, dado que no es posible fraccionarlas para remplazarlas o mecanizarlas, a diferencia de otros establecimientos en la carretera que compiten igualmente por participar en la reproducción de la fuerza de trabajo del autotransporte. En conjunto, la amalgama de elementos materiales e inmateriales de las cachimbas produce un espacio y un repertorio de ofertas único.

En el trabajo de las mujeres de las cachimbas se encuentra una conjugación original entre trabajo de reproducción material-afectivo y los espacios de movilidad que conforman las cachimbas; nodos de la circulación de mercancía por carretera. Existe un contexto económico a partir del cual se despliega, una configuración cultural específica, la movilidad de los camioneros. De la necesidad de su reproducción, aparece una organización laboral femenina específica que sienta las bases para una sociabilidad particular. A partir de esta sociabilidad es que se desarrollan formas de afectividad que trascienden las meras transacciones económicas y que permiten la reproducción del sistema de movilidad. Al ser cotidianas se desdibuja, para ambos actores, la línea que

separa el trabajo del no trabajo, la vida íntima de la laboral. Y es que a pesar de que desde otro nivel de análisis, el trabajo en las cachimbas les brinda autonomía, independencia y abre otros panoramas de vida, sin embargo, es imposible desligar el trabajo y la vida de las trabajadoras de las dinámicas de explotación capitalista, subsumido en relaciones desiguales de clase y género. Una cosa no excluye a la otra. De hecho, en la realidad, es posible percibir esta tensión. Por un lado la capacidad de las mujeres de gestionar afectos y mantener una vida en vías de ser autónoma, y por el otro, su lugar en la estructura como encargadas de la reproducción para otros. Lo que significa trabajos (y por lo tanto vidas) precarizados.

La producción de un lugar significativo y de sociabilidad, a través del trabajo cotidiano de un grupo de mujeres, permite la reproducción de la vida simbólica y material de los camioneros, la fuerza de trabajo de la industria del autotransporte en México. Las dinámicas al interior de este escenario colocan los afectos en el interior. La producción del lugar permite el enganche de los flujos y la construcción de un mundo simbólico a través de los afectos. En el contexto de las cachimbas es imposible distinguir entre el trabajo concreto y el inmaterial; no se puede dividir lo íntimo de lo laboral en la subjetividad de sus trabajadoras. Cada una de estas esferas está incrustada en las demás, una no puede separarse de la otra, todas son agrupadas por una dimensión del trabajo que se conecta a los procesos productivos.

IV

Y es que en lo real, lo material no está emancipado de lo inmaterial, las afectividades están estrechamente ligadas al trabajo físico, a los cuerpos que encarnan la labor reproductiva, a los cuerpos que cocinan, que cuidan, que acarician o miran. Lo que le da vida y se conecta a este trabajo de cuidados (Pérez Orozco, 2014) es el mundo atravesado por flujos e interculturalidad que le imprime una dinámica propia. Es la movilidad en conjugación con la división sexual del trabajo la que permite que se desdibuje la vida íntima de la laboral, el trabajo concreto del afectivo, tanto para las trabajadoras de las cachimbas como para los camioneros, todo forma parte del mismo proceso.

“Cuando hablamos de feminización del trabajo en el capitalismo cognitivo, deberíamos

entenderla cada vez más como un proceso que tiene que ver, no sólo con la esfera de la ‘producción’ sino con la entera organización social y cultural” (Morini, 2014: 88). La feminización es posible gracias a la existencia de un perfil determinado de mujeres a las que les es relativamente sencillo enganchar sus vidas a las cachimbas, sin embargo, estas mujeres poseen cuerpos socializados y culturalizados, es decir, viven un proceso de naturalización de ciertas prácticas, vocaciones, imaginarios que las empujan a realizar tal o cual trabajo. De ahí resulta fundamental entender, desde cierto nivel de análisis, que, por más aptitud, afición o gusto por cuidar, querer, amar o sentir, estas acciones, a menudo no conscientes, no son neutras y están vinculadas a procesos culturales, políticos o económicos de mayor amplitud. Sean ejecutadas en un espacio público o privado, estas acciones sentimentales o emotivas son formas de trabajo vinculadas a procesos de generación de riqueza o amortiguamiento de precariedad. Y es que “el trabajo y el biocapitalismo es la suma de las facultades vitales-cerebrales-físicas de los seres humanos” (Morini, 2014: 178). Es un momento de la condición humana en que “la vida está destinada a trabajar para la producción y la producción para la vida” (*Ibid.*: 186).¹²⁸

Así que “el poder es capaz de entrar en la raíz de la propia reproducción de la vida. Consigue penetrar en las conciencias y en los cuerpos de los sujetos mediante una correspondencia biunívoca, abierta, cualitativa, afectiva. El paso de la subsunción real a la subsunción total del trabajo en el capitalismo no tiene hoy necesidad de brutales imposiciones, ni de cesuras, dicotomías, exclusiones.” (Morini, 2014: 26). Aunque cada forma de trabajo se vive de manera distinta, en estos procesos se tiende a que la existencia se vuelva trabajo, porque el lugar de trabajo produce una determinada estructura afectiva, lo que a su vez significa lo que desencadena modos de vida y subjetividades.

V

Una de las producciones fundamentales de las trabajadoras de cachimbas es crear una multiplicidad de espacios de afectos que unifican el territorio fragmentado por el que circula y vive la fuer-

¹²⁸ Cristina Morini (2014: 209) argumenta que “el modelo de los cuidados se vuelve entonces una estrategia de gobierno de la complejidad y de despotenciamiento de las conflictividades.” Es un proceso en el que se pretende “capturar el alma”.

za de trabajo del autotransporte. La relación entre estas trabajadoras y los camioneros, los afectos que las sustentan y el lugar que juegan estos espacios para los camioneros sostiene la parte afectiva y material de la comunidad multisituada y en constante movimiento de la que ambos forman parte.

Tenemos aquí una demostración de que la cultura no es algo atado a un lugar sino que la interacción entre dos grupos, camioneros y trabajadoras de las cachimbas, produce una misma inteligibilidad situada en múltiples lugares dispersos por todo el territorio nacional.

Por ejemplo, en el caso analizado por Nancy Wence (2015: 236), los “*cuerpos de obra* han construido parte de las ciudades que habitan y las conexiones con otras ciudades mediante afectos y las contiendas que tienen lugar a partir de ellos, tales como la vergüenza, el cariño, el deseo, la culpa.” En ese proceso el espacio, las relaciones sociales que vinculan distintas ciudades y lugares, se unifica y sus componentes se vuelven interdependientes.

Lo que permite la unificación de esa comunidad afectiva es que en el primer momento de análisis el trabajo reproductivo-afectivo en el marco de las cachimbas va de las trabajadoras a los camioneros; pero en el segundo, la dirección de las relaciones afectivas es bidireccional (empieza unidireccional pero la línea económica que las separa se diluye en cierto momento), los camioneros son receptores de trabajo afectivo, pero al mismo terminan por participar y se vinculan afectivamente con las trabajadoras lo que permite cerrar el círculo. Hay relaciones afectivas entre trabajadoras y camioneros que son unidireccionales o tienen más peso de la mujer hacia el camionero, por ejemplo; pero entre más estrecho se vuelve el vínculo se desdibuja la línea que separa la direccionalidad. A partir de esa compenetración no importa en dónde esté viajando el camionero o a cuántos kilómetros se encuentre uno de los participantes de la relación afectiva, el vínculo afectivo ya se ha consolidado, conformando una comunidad carretera multisituada e itinerante.

VI

En su artículo, *Más allá de la cultura*, Ferguson y Gupta postulaban que “el propósito de la crítica cultural es el de “generar preguntas críticas sobre una sociedad para examinar la otra”; y a lo que aspira es a “aplicar tanto los resultados particulares como las lecciones epistemológicas que

se obtienen de la experiencia en el extranjero [en el campo] a la renovación de la función crítica de la antropología, de la misma manera como se aplican estas dos dimensiones de los proyectos etnográficos que se hacen dentro del país.” (2008: 244)

Lo que aquí he intentado es entender de qué forma se enganchan los procesos económicos y la vida cotidiana de las personas a los deseos, afectos, sentimientos y a sus vínculos sociales; visibilizar todos los procesos que participan en los procesos económicos, aportando valor a las mercancías; y localizar el trabajo que se realiza en las cachimbas dentro de los procesos económicos de producción de valor.

Se despliegan dos procesos paralelos; por un lado, uno relacionado con la *movilidad* que produce nuevas formas de relación social, de afectos y solidaridades; por el otro lado un proceso en el que el capital atraviesa esas nuevas relaciones sociales, hasta el punto en que es imposible distinguirlos por separado.

Lo afectivo está en el centro de la conjugación de los procesos laborales que se dan en las cachimbas y, debido a su lugar en la infraestructura carretera, en los procesos de circulación de mercancías, personas e información; en la reproducción de la fuerza de trabajo, por ende, de los mismos procesos de valorización del capital.

Las relaciones afectivas están en medio de este sistema de movilidad, es la materia con la que se produce el sentido y de lo que están hechas las relaciones sociales que de aquí se despliegan. En este sistema de movilidad se cruzan y se impulsan mutuamente por lo menos, dos procesos, uno global y el otro local. Ambos sumamente importantes para los flujos globales de mercancías.

La conexión entre la globalización desde arriba y la desde abajo, tiene que ver con cómo se sostiene la primera, cómo se reproduce cotidianamente y cómo su funcionamiento se encuentra inmiscuido en procesos afectivos complejos, realizados por personas en cuyas vidas se puede observar que se ha superado la separación entre producción y reproducción. Dado el papel central de los afectos en estos procesos económicos, se puede advertir que la economía va mucho más allá de números, trabajadores fabriles, toneladas de productos o maquinaria, sino que al mismo tiempo se compone de emociones y afectividades que se encarnan cotidianamente y se incrustan en un acto tan mundano como la espera, en las prácticas, el sentir, los hábitos, el tiempo y los deseos de las trabajadoras que viven a la orilla de la carretera.

BIBLIOGRAFÍA

- AGAR, Michael (1986) *Independents Declared. The Dilemmas of Independent Trucking*. Smithsonian Institution Press, Washington, D.C.
- ALBA VEGA, Carlos, Gustavo Lins Ribeiro y Gordon Mathews (2015) *La globalización desde abajo. La otra economía mundial*. El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, México.
- ALBA VEGA, Carlos y Gordon Mathews (2015) “¿Qué es la globalización desde abajo?” en *La globalización desde abajo. La otra economía mundial*. Alba Vega, Carlos, Gustavo Lins Ribeiro y Gordon Mathews (Coords.), El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, México: 27-51.
- AUGÉ, Marc (2004) *¿Por qué vivimos? Por una antropología de los fines*. Gedisa Editorial, Barcelona
- _____ (1992) *Los no lugares. Espacios de anonimato. Una antropología sobre la modernidad*, Gedisa Editorial, Barcelona.
- ALVAREZ, Robert R. (2005) *Mangos, Chiles and Truckers. The Business of Transnationalism*. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- ATTALI, Jacques. (2010) *El hombre nómada*. Luna Libros, Bogotá.
- BECKER, Howard y FAULKNER, Robert (2011) *El Jazz en Acción. La dinámica de los músicos sobre el escenario*. Siglo XXI Editores, Buenos Aires.
- BENJAMIN, Walter (2007) “Experiencia” en *Obras*, libro II, vol. 1, Abada, Madrid.
- _____ (1991) “El narrador”, en *Iluminaciones IV*. Taurus, Madrid.
- BLÁZQUEZ, Gustavo y LUGONES, María Gabriela (2016) “De cómo no infamar: reflexiones en torno del ejercicio de escribir sobre vidas ajenas” en *(In)disciplinar la investigación. Archivo, trabajo de campo y escritura*. Gorbach, Frida y Rufer, Mario (Coords.) Universidad Autónoma Metropolitana, Siglo XXI Editores, México.

- BODEN, D. (1994) *The Business of Talk*, Polity, Cambridge.
- BUTLER, Judith (2010) *Marcos de guerra. Las vidas lloradas*, Paidós, Barcelona
- _____ (2002) *Cuerpos que importan. El límite discursivo del sexo*. Paidós, Barcelona.
- _____ (2001) *El género en disputa. El feminismo y la subversión de la identidad*. Paidós, Barcelona.
- CALDERÓN RIVERA, Edith (2012) *La afectividad en Antropología: una estructura ausente*. Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, 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 Qiu y Araba Sey (2006). “Comunicación y movilidad en la vida cotidiana” en *Comunicación móvil y sociedad. Una perspectiva global*. Ediciones Ariel, Barcelona: 127-203.
- CASTRO IBARRA, José María (2015) “Itinerarios carreteros. La percepción espacio-temporal de los autotransportistas interestatales en México” en *Cuicuilco*. Revista de la Escuela Nacional de Antropología e Historia, Nueva Época, Vol. 22, núm. 63, Mayo-agosto, México: 231-258.
- _____ (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 (2008) “Prácticas espaciales: el trabajo de campo, el viaje y la disciplina antropológica” en *Itinerarios transculturales*. Gedisa Editorial, Barcelona: 71-119.
- DE SARDAN, Jean-Pierre Olivier (1998) “Émique”. En *L'Homme*, tome 38, n°147, Alliance, rites et mythes; 151-166.
- DORON, Assa (2015) “Mobile Persons: Cell phones, Gender and the Self in North India” en *The Asia Pacific Journal of Anthropology*. 13, (5): 414-443.
- DOUGLAS, Mary y ISHERWOOD, Baron (1990). *El mundo de los bienes. Hacia una antropología del consumo*. CONACULTA/Grijalbo, México.
- ECMT (1999) *Social Aspects of Road Transport*. European Conference of Ministers of transport (EMCT), Paris.
- FEDERICCI, Silvia (2015) *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Pez en

el árbol, Tinta limón y labrando en Común, México.

_____ (2015b) *El patriarcado del salario: Lo que llaman amor, nosotras lo llamamos trabajo no pagado*. Rebelión.org, Disponible en: <<http://www.resumenlatinoamericano.org/2017/02/14/el-patriarcado-del-salario-lo-que-llaman-amor-nosotras-lollamamos-trabajo-no-pagado/>>. [Consultado el 14 de febrero de 2017].

_____ (2013) “La reproducción de la fuerza de trabajo en la economía global y la inacabada revolución feminista” en *Revolución en punto cero. Trabajo doméstico, reproducción y luchas feministas*. Traficantes de sueños, Madrid.

_____ (2013b) “Sobre el trabajo afectivo” en *Revolución en punto cero. Trabajo doméstico, reproducción y luchas feministas*. Traficantes de sueños, Madrid.

GALINIER, Jacques (2009) *El espejo Otomí. De la etnografía a la antropología psicoanalítica*. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Comisión Nacional para el desarrollo de los pueblos Indígenas, Centro de estudios Mesoamericanos y Centroamericanos, México.

GARIBAY, Ricardo (1985) *Chicoasén*. Ediciones Gernika y Secretaría de Educación Pública, México.

GORBACH, Frida y RUFER, Mario (2016) “Introducción” en *(In)disciplinar la investigación. Archivo, trabajo de campo y escritura*. Gorbach, Frida y Rufer, Mario (Coords.) Universidad Autónoma Metropolitana, Siglo XXI Editores, México.

GUPTA, Akhil y FERGUSON, James (2008) «Más allá de la “cultura”: Espacio, identidad y las políticas de la diferencia» en *Revista Antípoda*, N.º 7, Julio-diciembre de 2008: 233-253

HARDT, Michael y NEGRI, Antonio (2004) *Multitudes: War and Democracy in the Age of Empire*, Harvard University Press. Cambridge.

HART, Keith (2015) “Prefacio” en *La globalización desde abajo. La otra economía mundial*. Alba Vega, Carlos, Gustavo Lins Ribeiro y Gordon Mathews (Coords.), El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, México: 9-26.

HARVEY, David (2010). “Del espacio al lugar y de regreso”, en Boris Berenzon y Georgina Calderón (Coords.), *El tiempo como espacio y su imaginario*, UNAM, México: 19-67.

_____ (1998) *La condición posmoderna*. Amorrortu, Buenos Aires.

HIRAI, Shinji (2009) *Economía política de la nostalgia. Un estudio sobre la transformación del paisaje urbano en la migración transnacional entre México y Estados Unidos*. Juan Pablos

- Editores, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, México.
- HOOKS, Bell (2000) *Feminist Theory: From Margin to Center*. Cambridge, MA.
- _____ (1990) *Yearning: Race, gender and cultural politics*. South End Press, Boston.
- JAMES, Selma (2014) *Sexo, raza y clase*. Marxismo crítico, revista digital. Disponible en <https://marxismocritico.com/2014/03/03/sexo-raza-y-clase-selma-james/> [Consultado el 14 de febrero de 2017].
- JÁUREGUI, Luis (2004) *Los transportes, siglos XVI al XX*, (vol. 13 de *Historia económica de México*, Enrique Semo, coord.), Océano/UNAM, México.
- JULIANO CORREGIDO, Dolores (2005) “El trabajo sexual en la mira. Polémicas y estereotipos”, *Política y sociedad*, núm. 25, julio-diciembre de 2005: 79-106.
- KAUTSKY, Karl (1977) *Comentarios al capital*, Ediciones de Cultura Popular, México.
- LAMAS, Marta (1986) “La antropología feminista y la categoría de «género»” en *Nueva Antropología*, vol. VIII, núm. 30, noviembre, 1986:173-198.
- LUTZ, Catherine (2012) “Prólogo” en Edith Calderón *La afectividad en antropología. Una estructura ausente*. Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, México:15-17.
- MAFFESOLI, Michel (2004) *El nomadismo. Vagabundeos iniciáticos*, Fondo de Cultura Económica, México.
- MARINI, Ruy Mauro (1978) “Las razones del neodesarrollismo”, en *Revista Mexicana de Sociología*, número especial, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México: 57-106.
- MARX, Karl (2006) *Introducción general a la crítica de la economía política/1857*, Siglo XXI editores, México.
- _____ (2000) “El proceso de producción del capital” en *El capital. Crítica a la economía política*, Libro primero, Siglo XXI editores, México: 43-177.
- _____ (1867) “Vol. 1” en *El Capital. Crítica a la economía política*. Vol. I, Akal, Madrid, 1977 [1867].
- MARINI, Ruy Mauro (1978) “Las razones del neodesarrollismo”, en *Revista Mexicana de Sociología*, número especial, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México: 57-106.
- MORINI, Cristina (2014) *Por amor o a la fuerza. Feminización del trabajo y biopolítica del cuerpo*. Traficantes de sueños, Madrid.

- PÉREZ OROZCO, Amaia (2014) *Subversión feminista de la economía. Aportes para un debate sobre el conflicto capital-vida*. Traficantes de sueños, Madrid.
- PRATT, Mary Louise (2010) “¿Por qué la virgen de Zapopan fue a Los Ángeles? Algunas reflexiones sobre la movilidad y la globalización” en Cruces Villalobos, Francisco y Pérez Galán, Beatriz (Comps.) *Textos de antropología contemporánea*. UNED editorial, Madrid.
- _____ (1991) “*Arts of the Contact Zone*” en *Profession*, Modern Language Association. 1991: 33-40,
- RAMÍREZ VELÁZQUEZ, Blanca Rebeca. 2009. “Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos” en *Ciudades. Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana. Movilidad y transporte*. RNIU. Año 21. Núm. 82, abril-junio de 2009: 3-8.
- SANDOVAL, Efrén (2012) *Infraestructuras Transfronterizas. Etnografía de Itinerarios en el Espacio Social Monterrey-San Antonio*. Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social, Colegio de la Frontera Norte, México.
- _____ (2008) “Infraestructuras transfronterizas. Un concepto para su análisis” en *Trayectorias*. Universidad Autónoma de Nuevo León, Vol. X, núm. 26, enero-junio, Monterrey, 2008: 41-52.
- SCT (2015) *Estadística básica. Comparativo de modos de transporte*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/Direccionales/DGAF/EST_BASICA/EST_BASICA_2006/EST2006_7_comparativo.pdf [Consultado el 14 de febrero de 2017].
- TARRIUS, Alain (2000) “Leer, describir, interpretar las circulaciones migratorias: conveniencia de la noción de territorio circulatorio” en *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, El Colegio de Michoacán, Zamora, vol. XXI, núm. 83, verano, 2000: 39-66.
- URRY, John (2007) *Mobilities*. Polity Press, Cambridge.
- VERGARA FIGUEROA, Abilio (2013) *Etnografía de los lugares. Una guía antropológica para estudiar su concreta complejidad*. Escuela Nacional de Antropología e Historia/Ediciones Navarra, México.
- WACQUANT, Loïc (2006) *Entre las cuerdas. Cuadernos de un aprendiz de boxeador*. Siglo XXI Editores, Buenos Aires.
- WENCE Partida, Nancy (2015) “Entre los hilos de la modernidad” en *La ciudad transnacional*

comparada. Modos de vida, gobernabilidad y desposesión. Federico Besserer y Raúl Nieto (Editores) CONACYT, Universidad Autónoma Metropolitana y Juan Pablos Editores, México: 209-242.