

Rodando por la carretera: lugares, temporalidades y sociabilidades en las experiencias de camioneros en Brasil, 2015-2017

Arthur Fontgaland*

RESUMEN

Las prácticas urbanas e interurbanas con frecuencia se interconectan debido a las movilidades humanas. En ese sentido, este texto explora las nociones de la temporalidad, así como los lugares vivenciados por camioneros *autónomos* brasileños a lo largo de sus movilidades laborales. A partir del trabajo etnográfico realizado en Brasil entre 2015 y 2017 a través del modo de viaje conocido como “pedir un aventón” o “hacer *autostop*”, se busca discutir parte de las sociabilidades experimentadas por los conductores de camiones en tránsito hacia fuera del perímetro de las ciudades brasileñas, pero no estrictamente distantes de ellas.

PALABRAS CLAVE

Camioneros, lugares, temporalidades, sociabilidades.

* Miembro del Programa de Postgrado en Antropología Social – USP – Laboratorio del Núcleo de Antropología Urbana (LAbNAU-USP)

* Egresado de la Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias Humanas (FFLCH), Universidad de São Paulo (USP)

Correo electrónico: fontgaland@usp.br; arthurfontgaland@gmail.com

Fecha de recepción: setiembre de 2018 | Fecha de aprobación: noviembre de 2018

INTRODUCCIÓN

Este trabajo examina las relaciones sociales en las carreteras brasileñas a partir de las experiencias de los camioneros. Se busca discutir algunos de los resultados de una investigación de maestría relacionada con las actividades del Núcleo de Antropología Urbana de la Universidad de São Paulo, Brasil, desarrollada entre los años 2015 y 2017 (Fontgaland, 2018). En este artículo, planteo una reflexión acerca de cómo los lugares y temporalidades vividos por los conductores en las carreteras brasileñas son significativos, y acerca del soporte de prácticas y valores que estos crean y comparten en tránsito.

Para los debates recientes iniciados en el ámbito de la Antropología urbana, cada vez más atentos a las complejidades de las “condiciones urbanas” (Mongin, 2009), que pueden extrapolar incluso los límites físicos de las ciudades, las carreteras ya no son descritas como “lugares sin lugar” (Casey, 1993), “espacios ageográficos” (Sorkin, 1992) o “no lugares” (Augé, 1995); un referente analítico que las considera como simples vías de paso, sin historias ni vinculaciones. A pesar de haber sido diseñadas para conectar localidades, estas infraestructuras conllevan además vivencias particulares que atañen a movi­lidades y también a permanencias. Así, se parte de la idea de que la movilidad de camioneros, que se realiza sobre todo en las carreteras, destaca las mutuas y múltiples relaciones existentes entre lo que se considera ciudad, en un sentido sui géneris, y lo que está contenido fuera de ella.

La movilidad laboral de los camioneros se explica, en parte, por la necesidad capitalista de una intensa circulación de bienes y productos que dinamiza los mercados locales y globales. Pero, al hacer circular mercancías, las carreteras también ponen en movimiento una cierta economía corporal, material y simbólica en una trama densificada de relaciones. Se trata de interacciones que se mueven entre el mundo de la casa —que comprende el lugar fijo de residencia, la familia, los amigos, el barrio y las instituciones religiosas y burocráticas— y la casa-mundo —que abarca el camión, el trabajo rodeado de ocio y consumo, las carreteras y las sociabilidades establecidas en ellas.

En la primera parte del texto, exploro algunas características de los camioneros brasileños y del sistema carretero del país; a continuación, explícito cómo se realizó el trabajo de campo; y, por último, recurro a la etnografía para reflexionar acerca de cómo los conductores organizan temporalidades, practican lugares y establecen sociabilidades en tránsito. Adelanto desde ya que, en la movilidad de los camioneros, las experiencias de las calles y de las carreteras a veces se separan y a veces se acercan.

CAMIONEROS Y CARRETERAS BRASILEÑOS

Los camioneros son conductores profesionales que operan vehículos automotores de carga y constituyen

un contingente poblacional grande, heterogéneo y disperso. Aunque su número es impreciso, hasta marzo de 2017 el Ministerio de Transportes de Brasil había registrado a más de un millón y medio de personas para ejercer dicho oficio en el país de manera remunerada. Este conjunto de personas está inserto en un contexto específico de movilidad laboral definida por la logística brasileña de transporte, que los diferencia por el alcance geográfico de los servicios prestados y por sus vínculos laborales.

Según el alcance geográfico de este servicio, pocos camioneros circulan por rutas municipales (CNT, 2016). Estos conductores *transportan*¹ mercancías dentro de las ciudades o por zonas rurales. Una vez terminado su trabajo, regresan de manera cotidiana a sus hogares, de los cuales rara vez se ausentan por mucho tiempo.

En cambio, la mayoría de los camioneros brasileños recorren largas distancias. Ellos constituyen el foco de esta investigación. Gran parte de su organización temporal y territorial se da en función de su alto nivel de desplazamiento. Estos conductores reciben una remuneración más elevada, y sus intensas jornadas laborales al volante pueden mantenerlos alejados del lugar donde viven durante días y hasta meses, en los que pasan la mayor parte del tiempo en los camiones y en las carreteras, donde establecen sus rutinas móviles.

Según el tipo de vínculo laboral, los camioneros se organizan en (1) *empleados*, aquellos contratados por empresas de transporte, y (2) *autónomos*. Esta investigación trata estrictamente del segundo grupo. Los *autónomos* son propietarios de camiones y trabajan por cuenta propia, sin un vínculo laboral. Son pequeños empresarios que toman decisiones en función de su propia productividad, pues, en teoría, pueden escoger sus propios horarios y los viajes que realizarán, tanto en términos de cantidad como de rentabilidad. Su ingreso se genera según el número de viajes realizados, y se denomina *flete*². Al *flete* recibido en cada viaje, el conductor autónomo descuenta los gastos relacionados con el mantenimiento del camión y sus gastos personales. El valor restante constituye su ganancia. La renta media neta de los conductores *autónomos* es de cerca de 4.000 reales (CNT, 2016).

El transporte de mercancías realizado por los camioneros se produce en tres etapas conectadas: *carga*, *itinerario* y *descarga*. A pesar de que los dos extremos del proceso ocurren en las ciudades y en latifundios, la mayor cantidad de tiempo y de territorio recorrido corresponden al traslado de las mercancías por las carreteras nacionales.

Brasil es un país de carreteras: son cerca de 1.751.869 kilómetros, la cuarta mayor red de carreteras del mundo en términos de extensión, que tiene diversos niveles de calidad y mantenimiento (CNT, 2016). En la figura 1 se puede observar la amplitud

¹ El uso de cursivas señala las expresiones de los interlocutores priorizadas en este texto.

² El *flete* es acordado a través de un contrato entre las partes interesadas (el camionero y la empresa contratante). Puede calcularse por kilómetro, por tipo de carga y por tonelaje, o por el tipo de camión.

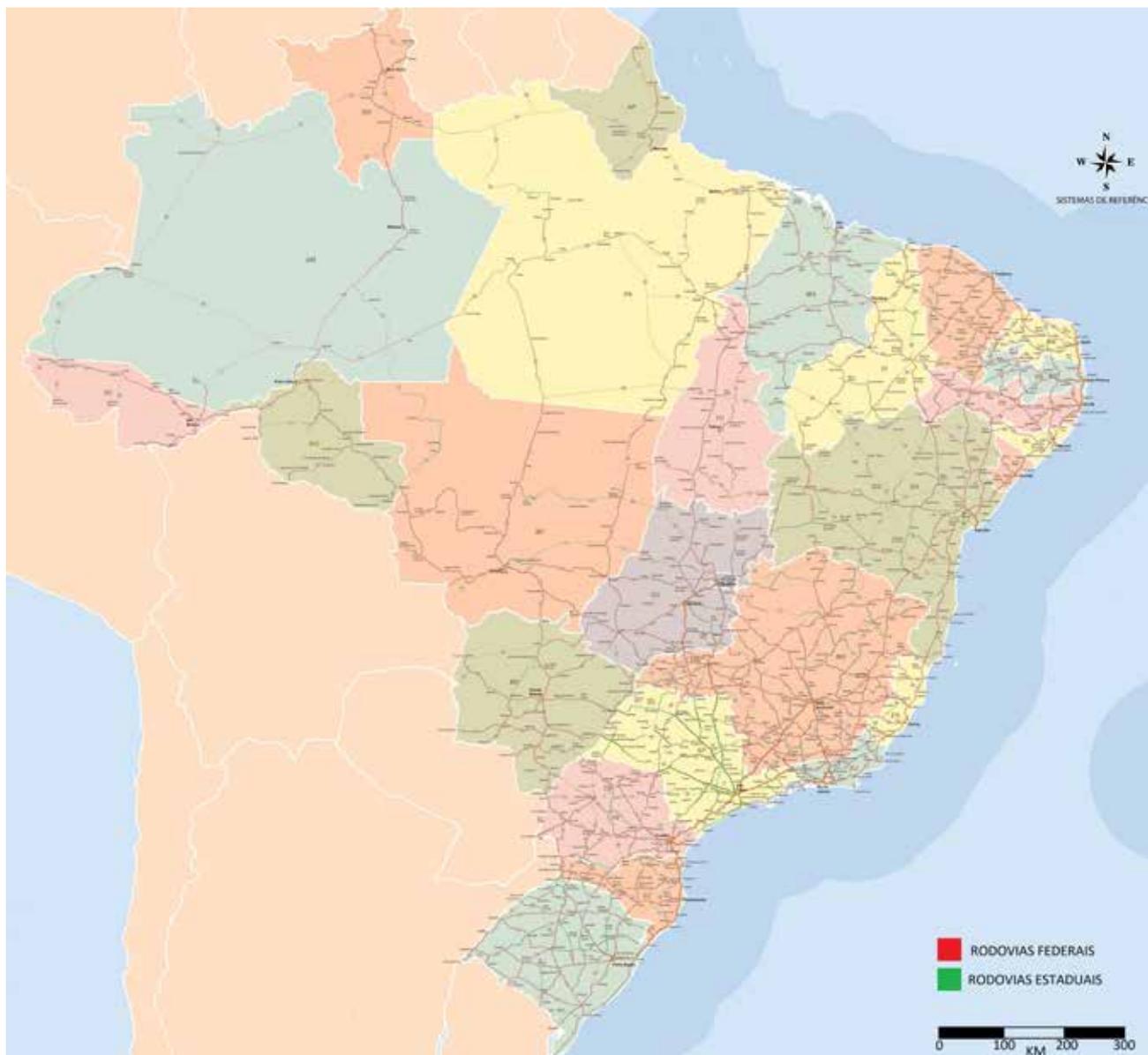


Figura 1: La red de carreteras brasileña. Fuente: Ministerio de Transporte (2013).

de la red de carreteras nacionales, donde destacan las carreteras oficiales federales y estatales. El actual sistema de carreteras constituye la materialización de un conjunto continuo de políticas estatales asociadas al capital extranjero, orientadas sobre todo al sector del transporte, durante el siglo XX (Barat, 1970). Dichas políticas, que tenían objetivos de modernización nacional, trajeron como resultado el predominio de la red de carreteras frente a otras modalidades de transporte, la implementación de grandes plantas de ensamblaje de vehículos y la creación de ciudades y de puestos de trabajo, entre ellos la profesión de camionero.

El predominio del transporte y de las políticas que priorizaron las carreteras no es un fenómeno exclusivamente brasileño y se manifiesta también en países vecinos. Este proyecto de infraestructura es responsable del 60% de la circulación de la economía y actualmente está marcado por la privatización. Los elevados precios de los peajes y las consiguientes limitaciones al derecho de desplazarse provienen de este proceso. Esta política también afecta los ingresos de los camioneros e incide en el precio final de las mercancías que consume la población.

Terminado este breve panorama sobre algunas características del trabajo de los

camioneros y de las carreteras brasileñas, presento las condiciones etnográficas que sostienen esta investigación.

ETNOGRAFÍA EN LAS CARRETERAS

El trabajo de campo de esta etnografía se desarrolló a través de pedidas de aventón (*autostop*) en las carreteras, y a bordo de los camiones. Pedir un aventón es un tipo gratuito de movilidad informal e inteligible para la vida social de las carreteras, en especial para los conductores de camiones, lo que justifica convertirlo en un recurso etnográfico. Para ejercerlo, se necesita, en principio, una determinada sintonización de recorrido en los márgenes de una carretera entre personas con regímenes de locomoción distintos: el peatón, quien pide el aventón³, en contacto con el conductor de un vehículo que está dispuesto a ofrecérselo. Al posicionarse en los márgenes de las carreteras, el *caroneiro* o *auto-stopper* recurre a algunas señales para demarcar su posición frente al conductor que pasa, tales como extender el pulgar indicando la dirección en la que desea ir o utilizar un letrero que indique el nombre del destino deseado.

La compañía que se establece entre *caroneiro* y conductor en esta investigación surgió como un punto de partida metodológico privilegiado para acompañar el trabajo de los camioneros dentro de los camiones y en los establecimientos de consumo ubicados a orillas de las carreteras y que estos utilizan como puestos de combustible, restaurantes,

cafeterías, llanterías y talleres mecánicos. Gran parte de los viajes de aventón realizados con 16 conductores se dieron de manera secuencial; otros se intercalaron con diferentes retornos al campo. El tiempo de viaje y las carreteras y regiones del país a las que se accedió, variaron según la ruta de cada conductor. Fueron cerca de 17.680 kilómetros recorridos junto a los conductores. Los tramos acompañados (figura 2) incluyen carreteras que atraviesan diferentes estados del país ubicados en las cinco regiones brasileñas: Centro-Oeste, Norte, Nordeste, Sur y Sudeste. La mayor concentración de rutas y viajes se dio en las dos últimas regiones.

EXPERIENCIAS INTERURBANAS: LUGARES, TEMPORALIDADES Y SOCIABILIDADES

Después de vivir los primeros años de socialización en la localidad en la que estudiaron y aprendieron a conducir, donde tienen una dirección, familia, amigos y otras relaciones, los conductores aumentan las dinámicas de esta cotidianeidad y las reformulan en función de sus características laborales. Convertirse en camionero es, por lo tanto, multilocalizarse entre el ámbito de la casa y las nuevas experiencias en el *mundo*, marcadas por la no permanencia geográfica y los ritmos de la itinerancia laboral. Tanto aquellos que permanecen en casa, como los conductores que se ausentan de ella momentáneamente, reelaboran sus vidas negociándolas para que ambas se vuelvan

³ En portugués brasileño, la persona que viaja pidiendo aventón (carona, en portugués) se llama *caroneiro*.



Figura 2: Trayectos por carretera realizados durante la investigación.
Elaboración del autor (2018).

palpables y accesibles. Tomando en cuenta la mutualidad de esos ámbitos, discutiré a continuación sobre temporalidades, lugares y sociabilidades que componen lo que los conductores denominan *mundo*.

Para los conductores, las nociones de temporalidad y lugares pasan por las características del trabajo, comprendidas aquí en la clave del *itinerario*. Se trata de la ruta obligatoria estipulada previamente al viaje por la logística del transporte. La componen las rutas que se deben recorrer (por lo general largas) y el tiempo dedicado a completarlas y cumplir con los plazos (bastante cortos). Seguir el ritmo del *itinerario* es importante para lograr un retorno financiero, pero da lugar a jornadas de trabajo irregulares, largos periodos al volante, una acentuada no permanencia geográfica, y sueño y descanso limitados.

Sin embargo, los conductores completan el *itinerario* jugando con el ritmo de la logística de transporte. Así, pueden apropiarse del tiempo y del territorio que componen el *itinerario*, organizando lo que suelen llamar

mi camino, es decir, la manera en la que realizan el *itinerario*. Si el *itinerario* confiere a los camioneros el territorio objetivo (las carreteras) y el tiempo para la realización del viaje (los plazos), el *camino* se define a lo largo del movimiento, entre prácticas laborales y extralaborales.

Cada conductor dice organizar *su camino* a su manera, pero es posible verificar algún patrón en la elaboración del *camino* si consideramos las formas en que los conductores habitan sus camiones y las sociabilidades mediadas en las carreteras.

La mayor parte de la rutina del conductor transcurre en la *cabina* del camión, la parte delantera del vehículo. Multifuncional y moderna, la *cabina* está diseñada para brindar una mayor estabilidad y sustento a este tipo de movilidad. En parte, la cabina es la *oficina ambulante* donde el conductor dirige y organiza el *itinerario*. Es considerada también como una *casa móvil* con habitaciones: un dormitorio (*cabina-cama*) para descansar y divertirse viendo TV o para tener aventuras amorosas; y una cocina (*caja*



Figura 3: La cabina decorada de Eder. Fotografía del autor (2015).

de alimentación) dispuesta en la parte lateral del vehículo, la cual, una vez abierta, consiste en un mostrador, una heladera y un hornillo para la preparación de alimentos.

La noción de *casa móvil* es común en las narrativas de los conductores. En el proceso de hacer más cómoda y doméstica la movilidad laboral, a menudo se adapta el formato original de las cabinas de manera que reflejen el gusto y las necesidades de cada conductor. El ambiente es personalizado y decorado a medida que el camionero empieza a transportar consigo elementos referenciales como la religión, fotografías, utensilios domésticos y objetos familiares. Por ejemplo, a la *cabina* del camionero Eder se le añadió un forro aterciopelado para el tapizado de los asientos y del panel, que combina con las cortinas rojas (figura 3). Para dicho conductor, la adaptación de las cortinas internas, que él mismo instaló, “da privacidad y ayuda a dividir el espacio de trabajo y el de descanso. Tratamos de mantener las cosas organizadas y procuramos dejar de lado la rudeza de nuestro carácter, ¿no? Porque sabemos que vamos a pasar

todo el día aquí dentro”. En la casa móvil del camionero Canarinho (figura 4), los detalles y modificaciones se evidencian en la toalla de baño, la almohada y los tapetes, los cuales también combinan, y además revelan el equipo de fútbol al que apoya el conductor: el Corinthians.

Es también desde la *cabina* que los camioneros se ponen en contacto con sus familias por mensajes a través de teléfonos inteligentes y se comunican con otros *profesionales del volante* por celular para obtener información sobre las carreteras, ponerse de acuerdo sobre los descansos en el recorrido, etc. La *cabina* del camión no es un lugar estrictamente cerrado, sino una plataforma de comunicación que opera en las conexiones dentro y fuera de las carreteras.

Mientras se desplaza en el camión, el conductor parece registrar cada punto en los márgenes de las carreteras a fin de localizar las posibles *paradas* que realizará según las necesidades que se presenten en el *itinerario*. En ese sentido, las cabinas y las carreteras se abren hacia otros



Figura 4: Cabina con decoración del Corinthians, de Canarinho. Fotografía del autor (2015).

lugares al borde de la carretera, que son indispensables para la realización de los viajes.

pensado no solo en el sentido espacial, sino como caminos de vida que se recorren todo el tiempo.

Entiendo el término “lugar”, ya sea la cabina del camión o la infraestructura de las carreteras a las que se accede, a partir de la noción desarrollada por Tim Ingold (2015). Para él, la categoría “lugar” es preferible a la idea abstracta de espacio, que parece indicar que la vida se vive con límites dentro de los cuales está encerrada. Desde su perspectiva, el “lugar” expresa algo más concreto y explícito análisis más abiertos, ya que a partir de un lugar es posible vislumbrar otros lugares. Así, “lugar” extrapola el sentido espacial que lo caracteriza, pues la vida es vivida no solo en algún lugar, sino a través de lugares, entre lugares y por medio de lugares. Como sugiere Ingold (2015, p. 220), “mientras se está en algún lugar, se está en camino hacia algún otro lugar”. Esta elaboración ingoldiana ayuda a elucidar las experiencias interurbanas de los camioneros, puesto que evidencia el movimiento (objetivo y subjetivo) como la fuerza motriz de la existencia humana,

Dicha perspectiva me parece cercana al entendimiento de los camioneros sobre *estar en mi camino*. El *camino*, para ellos, más que habitar el camión y acceder a la infraestructura comercial, comprende el modo de hacer la carretera: las tramas de vínculos entretejidas y negociadas en los viajes. Esta densificación de interacciones experimentada por los conductores apunta a una de las formas posibles de practicar y hacer lo interurbano. Una idea que, en cierto modo, es análoga a la de Michel Agier (2015, p. 2) sobre el contexto urbano, para quien “la ciudad está hecha esencialmente de movimiento”.

Entre la infinidad de establecimientos de consumo que existen en las carreteras, es común que algunos se conviertan en *paradas* predilectas para ciertos conductores, mientras que para otros ese mismo local puede no tener significado alguno. De una manera distinta o personal, un lugar específico se va volviendo significativo para cada conductor



dependiendo de la atención que se le dé y de las experiencias allí vividas. Existen ciertos parámetros para la elección de las paradas: el plazo estipulado para la entrega, la *seguridad*, el *precio* y la calidad de los servicios de los establecimientos, y los lazos afectivos creados en dichos locales.

El tiempo de estas *paradas* varía según el plazo de las entregas y en función de las condiciones climáticas, por ejemplo. Cuando el tiempo es holgado, o si las condiciones climáticas son desfavorables, los descansos pueden alargarse. Pero cuando el plazo es corto, se evita interrumpir el viaje, al margen de la intensidad de la lluvia o de la niebla. Algunos incluso optan por conducir todo el recorrido sin pausas, y no es raro que comenten haber conducido ininterrumpidamente todo el día.

Los principales lugares para realizar las paradas son los puestos de combustible (figura 5), donde convergen innumerables establecimientos orientados a esta categoría. Cuanto más grande es el puesto, más diversificados son los servicios que forman un complejo de consumo en torno

a los patios, a menudo reservados para los camioneros. En parte, el tiempo en las paradas, en las llanterías, en las áreas de abastecimiento o en los lugares de lavado de camiones, se puede utilizar para dar mantenimiento o hacer una revisión del vehículo (figura 6). En estos lugares, las interacciones con los encargados del puesto de combustible, los gerentes, los llanteros y los guardias de seguridad son constantes y esenciales para la realización de los cuidados al camión, y se dan en medio de importantes intercambios de información sobre los vehículos y las carreteras.

Otra parte del tiempo en los puestos de combustible está dedicada al cuidado personal. Hay que destacar que la higiene y limpieza, que se realizan en dependencias de los patios, como baños, lavanderías y barberías (figura 7), son aspectos importantes del viaje. Con frecuencia, este tipo de cuidado desmonta el imaginario social brasileño que insiste en la figura del camionero como una persona desaliñada o un viajero irresponsable. De hecho, en el caso de recorridos muy largos, la cara de

Figura 5: Patio de un puesto de combustible al borde de la carretera. Fotografía del autor (2016).



Figura 6: Cuidado de los vehículos.
Fotografía del autor (2016).

sueño, la piel quemada por el sol y la barba crecida son señales que revelan el tiempo de permanencia en tránsito. Además, quitarse la camisa y usar pantuflas y bermudas son algunas estrategias para conducir con mayor comodidad. Sin embargo, tales características se mantienen solo en la ida o la vuelta, pues en los extremos de ese proceso, sobre todo durante la carga y descarga en perímetros urbanos, los patrones orientan a los conductores para que se presenten limpios. Se deben borrar las marcas que indican las condiciones de los viajes, ya que, a los ojos del patrón o empleador, los camioneros representan a las empresas frente a los clientes.

La *carga* y la *descarga* obligan a los conductores a adentrarse efectivamente en los perímetros urbanos, lo que les impone desafíos e inconvenientes; después de todo, como muchos admiten, *el camión fue hecho para circular por la carretera y no por la ciudad*. Esta afirmación tiene que ver con las diferencias en las *performances* de los vehículos y sus conductores realizadas en las calles y en las carreteras. A diferencia de las carreteras, buena parte de las calles y el tránsito urbano no contempla las dimensiones, la velocidad o la *carga* y *descarga* de los camiones.

En la ciudad de São Paulo, por ejemplo, hay restricciones para la circulación de camiones en todas las carreteras que atraviesan la metrópoli y en las avenidas principales. Durante el día, los conductores tienen ocho horas para recorrer la ciudad, y siete horas libres por la noche. Cualquier incumplimiento puede generar una multa. Según la Compañía de Ingeniería y Tráfico (CET) de la ciudad, 190.000 camiones transitan a diario por São Paulo, la mayoría de ellos procedentes de otras localidades. Según el órgano municipal, esta medida restrictiva busca mejorar el tránsito y minimizar impactos en edificios y en el asfalto de las calles.

Este tema es motivo de disputa entre el Gobierno, los sindicatos de camioneros, las organizaciones barriales y las empresas. Los empresarios alegan que la medida impacta negativamente en la economía municipal. Los residentes reclaman que las restricciones en carreteras urbanas y grandes avenidas obligan a los conductores a buscar rutas alternativas dentro de la ciudad y atravesar calles pequeñas, situación que puede dañar el asfalto y aumentar el tráfico y el ruido, además de causar vibraciones en las construcciones. Muchos camioneros provenientes de otras regiones y que necesitan transitar por la metrópoli paulista



reclaman por la brevedad del periodo impuesto por la restricción municipal, el cual es insuficiente para encontrar los lugares de destino de las mercancías y no toma en cuenta las dificultades de estacionar en las calles para realizar la *carga/descarga*. La movilidad urbana, sin duda, engloba la movilidad interurbana.

Con el fin de evitar este dilema de gestión de las moviidades, los camioneros se alían a los *chapas*, trabajadores informales que proporcionan a los conductores el servicio de orientación por la región en que se encuentran. Los *chapas*, organizados en puntos señalizados con un letrero homónimo, están presentes en las carreteras urbanas de innumerables ciudades brasileñas (figura 8). Un conductor compra la información de un *chapa* por cerca de 20 reales cuando no dispone de todas las referencias necesarias para llegar al destino final de la carga o cuando transita en perímetros urbanos desconocidos en las grandes ciudades y tiene miedo de perderse o ya se ha perdido.

Los *chapas* pueden vender información sobre las mejores rutas y puntos de referencia para que el conductor siga su trayecto, o pueden también acompañarlo en el camión y guiarlo hasta el destino deseado. Estas situaciones son frecuentes en ciudades grandes como São Paulo.

Las habilidades de los *chapas* incluyen: conocer la ubicación de los establecimientos comerciales de una ciudad; entender las dimensiones de las vías urbanas apropiadas para las medidas de los camiones y saber encontrar los mejores estacionamientos. Las interacciones entre conductores y *chapas*, que se establecen en los márgenes de las carreteras y se adentran a las ciudades, son centrales para el oficio del camionero. Después de circular por las calles, los conductores retoman las carreteras, lugares que afirman conocer como la *palma de su mano*.

Figura 7: Peluquería en la carretera para el cuidado personal. Fotografía del autor (2016).



Figura 8: Un chapa al borde de la carretera. Fotografía del autor (2016).

OBSERVACIONES FINALES

Este texto se centró en los modos de vida de los camioneros *autónomos* brasileños que recorren largas distancias, trabajadores esenciales para la economía nacional de Brasil. El objetivo fue discutir elementos que integran la cotidianidad de los conductores durante sus viajes. Se exploraron, sobre todo, ciertas nociones de temporalidades y lugares vivenciados por ellos en el ejercicio de su trabajo, así como sociabilidades practicadas fuera del perímetro de las ciudades brasileñas, pero no estrictamente distantes de ellas.

A pesar del movimiento perpetuo que realizan, los conductores vuelven intermitentemente a sus lugares de residencia fijos, retoman relaciones con el barrio y con los amigos, logran resolver asuntos burocráticos y participan de ceremonias religiosas y familiares. No son nómadas propiamente dichos, pero desarrollan un tipo específico de movilidad laboral que es necesario para el flujo productivo capitalista. Se trata de un proceso en el que

el mayor sedentarismo de unos implica una mayor movilidad de otros. En este caso, esos “otros” son los camioneros, aunque no sean exactamente unos “otros” muy alejados de “nosotros”, con nuestra cotidianidad que se da más en las calles y menos en las carreteras.

La movilidad laboral de los camioneros, intensa y cotidiana, se da por vehículos y carreteras. Se trata de territorios de significados múltiples que permiten, desde la perspectiva de Dupuy (1995), escalas de identificación, velocidades, conectividades y una diversidad de conocimientos territoriales. Al ser practicados, tales territorios se convierten en lugares de sociabilidad entre conductores, entre conductores y camiones, y entre camioneros y los demás trabajadores. Así, los camioneros dan vida a relaciones que se mueven junto con la experiencia profesional, necesarias tanto para la permanencia de la cotidianidad móvil —y, por extensión, para el mantenimiento financiero de las familias en la ciudad—, como para el funcionamiento del transporte de carga brasileño.

REFERENCIAS

- Agier, M. (2015). Do direito à cidade ao fazer cidade: o antropólogo, a margem e o centro *Mana*, 21(3), 483-498. doi: 10.1590/0104-93132015v21n3p483
- Augé, M. (1995). *Non-places: Introduction to an anthropology of supermodernity*. Londres: Verso.
- Barat, J. (1970). *O setor de transportes na economia brasileira*. Ministério do Planejamento e Coordenação Geral. Rio de Janeiro: IPEA.
- Casey, E. (1993). *Getting back into place: Towards a renewed understanding of the place-world*. Bloomington: Indiana University Press.
- Confederação Nacional dos Transportes (CNT). (2016). *Pesquisa perfil do motorista*. São Paulo: CNT.
- Dupuy, G. (1995). *Les territoires de l'automobile*. París: Anthropos.
- Fontgaland, A. (2018). *Caminhoneiros, caminhos e caminhões: uma etnografia sobre mobilidades nas estradas*. (Disertación de maestría). Programa de Postgrado en Antropología Social, Universidad de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.
- Ingold, T. (2015). *Estar vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição*. Petrópolis: Vozes.
- Mongin, O. (2009). *A condição urbana. A cidade na era da globalização*. São Paulo: Estação Liberdade.
- Sorkin, M. (1992). *Variations on a theme park: The new American city and the end of public space*. Nueva York: The Noonday Press.