

Entre puertos, campos y acopios: trabajo y transporte de granos en torno al sudeste bonaerense

Paula Tagliabue

Comisión Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
Centro de Historia Argentina y Americana, IdIHCS. Universidad Nacional de La Plata
Argentina
paulatag@hotmail.com

Cita sugerida: Tagliabue, P. (2014). Entre puertos, campos y acopios: trabajo y transporte de granos en torno al sudeste bonaerense. *Mundo Agrario*, 15(30). Recuperado a partir de <http://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/MAv15n30a09>

Resumen

En este artículo, se analiza el proceso de trabajo en el transporte automotor de granos en torno al sudeste bonaerense. Desde un abordaje cualitativo, se describen y analizan las prácticas durante la cosecha y pos-cosecha, y los trayectos campo-acopio, acopio-puerto. También se analizan las relaciones laborales a partir de una perspectiva ampliada de las relaciones laborales clásicas (asalariadas, estables, protegidas). Los rasgos que asume el trabajo en el transporte de granos están asociados a los cambios técnicos y tecnológicos de la producción de granos, así como a procesos de flexibilización laboral, vinculados a la disponibilidad permanente para fletar, la extensión de la jornada laboral y la intensidad del trabajo camionero.

Palabras clave: Proceso de trabajo; Transporte automotor de carga; Producción granífera; Sudeste bonaerense

Among ports, fields and grain storage: Work process and transport of grains in the South-East of Buenos Aires

Abstract

This article analyzes the process of working in grain trucking in the south-East of Buenos Aires. From a qualitative approach, we describe and analyze the trucking practices during the harvest and post-harvest, the trips from fields to grain storages and the trips from grain storages to cereal port. Also analyze labor relations from a wider perspective of classical labor relations (wage labor, stable, protected). The features that work assumes in grain trucking are associated with technical and technological changes of grain production and labor flexibility process, related to continuing availability for transporting grains, the extension of the working day and intensity of working trucker.

Keywords: Work Process; Cargo Motor Transport; Grain Production; South-East of Buenos Aires.



1. Introducción

El Transporte Automotor de Cargas (TAC) se ha constituido durante las últimas décadas como un actor central en el transporte de mercaderías en la Argentina. En parte, este proceso responde a las demandas de mayor flexibilidad en el transporte (ubicación de volúmenes menores puerta a puerta) y a la desestabilización de los ferrocarriles, fenómeno que se remonta a la década de 1960 (Pontoni, 2011; Sevares, 2008). Desde mediados de la década de 1970, la desinversión en el sistema ferroviario estancó la capacidad de carga por esta modalidad, mientras que hacia 1990 los volúmenes de producción de granos para transporte a aceiteras, harineras y puertos aumentaron exponencialmente (Ciccarelli, 2010). La producción de granos es un polo de alta demanda de camiones para los traslados en época de cosecha desde el campo hasta los silos o plantas y para el traslado a los puntos de venta o intermediación. Según estudios realizados por el Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad Tecnológica Nacional (Albrieu y Domecq, 2009; Cortés, Gartner, y Sánchez, 2007), en el total del TAC demandado por productos para el año 2005, los productos primarios y productos agropecuarios explican las dos terceras partes de la demanda de fletes en la Argentina. Actualmente, según estimaciones de la Bolsa de Cereales de Rosario, el 85 % de la producción total de granos y derivados es transportado en camión (Silvestri, 2007). El TAC en Argentina se caracteriza por ser un sector atomizado, en el que convive una heterogeneidad de actores, que van desde grandes empresas que se dedican a la venta de servicios de transporte hasta operadores por cuenta propia con cierto grado de capitalización (Carbonetti, 2007; Pontoni y Silbergleit, 2010; Pontoni, 2011). En este artículo no nos enfocamos en el estudio de los actores sociales que intervienen en el sector sino en el trabajo de los transportistas de granos que circulan por el sudeste bonaerense. Para ello, partimos de una perspectiva ampliada del trabajo (de la Garza Toledo, 2009a, 2009b, 2008), no restringida a su forma clásica asalariada. Este abordaje permite comprender situaciones laborales como la de transportistas por cuenta propia (también denominados *fleteros*), que cuentan con camión propio y trabajan en forma exclusiva para terceros o de manera particular.

Este estudio presenta los avances de una investigación sobre el proceso de trabajo en el TAC de granos en torno al sudeste bonaerense, recuperando la perspectiva del actor (Guber, 2004). Nos proponemos indagar y describir la jornada de trabajo, las prácticas y los trayectos que realizan los transportistas en el momento de la cosecha y de la pos-cosecha, y las relaciones laborales en el trabajo camionero.

En cuanto a la metodología, se optó por un abordaje cualitativo. Recurrimos a la perspectiva del actor para dar cuenta de la realidad empírica a partir del discurso y de las prácticas de los actores, posibilitando progresivamente una mirada no etnocéntrica sobre la realidad social que estudiamos (Guber, 2004). En primer lugar, se realizó revisión bibliográfica. Se relevaron y analizaron fuentes documentales (Valles, 2002) como informes, reglamentaciones, datos estadísticos del sector del TAC, así como informes, datos sobre la producción y comercialización de granos. Se realizaron entrevistas en profundidad (25 casos entrevistados) a trabajadores camioneros (16), patronos (3), delegados

gremiales (2) y dadores de carga (4). En segundo lugar, se practicó observación con participación (Guber, 2004) en lugares por los cuales circulan y trabajan los transportistas (campos, plantas de acopio y acondicionamiento de granos, molinos, terminales portuarias, filas de camiones). El trabajo de campo se realizó entre el segundo semestre de 2012 y el primer semestre de 2013, en el partido de Necochea y en el partido de Azul, conectados a través de la Ruta Nacional 3 y la Ruta Provincial 86. Esta selección se debe a que el Puerto Quequén (localidad de Quequén, partido de Necochea) es el tercero en importancia para la exportación de granos (Cicarelli, 2010), al tiempo que allí arriban y circulan camioneros provenientes de localidades del centro-este y sudeste bonaerense que transportan granos hacia Quequén para su procesamiento (planta de Cargill y Oleaginosa Moreno SA- esta última del grupo Glencore-) y a puerto. El partido de Azul constituye un caso ejemplar del proceso de agriculturización en la región pampeana (González, 2007). Se encuentra ubicado en el centro-este de la Provincia de Buenos Aires, a una distancia de 250 km del partido de Necochea, y forma parte de la producción del *hinterland* de Quequén (Cicarelli, 2010)

A continuación, en la segunda sección, presentamos las principales líneas de abordaje teórico que consideramos útiles para reflexionar sobre el trabajo camionero en el transporte de granos, algunos rasgos del trabajo en el sector y su relación con los cambios técnicos- tecnológicos en la producción y comercialización de granos. En la tercera sección, nos proponemos describir e indagar las prácticas y la jornada laboral de los transportistas a partir de dos trayectos (del campo al acopio y del acopio al puerto) asociados a la actividad de cosecha y poscosecha. Esa descripción nos permitirá comprender la intensidad del trabajo camionero y el carácter indeterminado de la jornada de trabajo, diferenciando a los trabajadores asalariados de los que representan formas de trabajo no clásicas (transportistas por cuenta propia y *a porcentaje*). Luego, en la sección cuarta, abordamos algunos rasgos específicos que asumen el proceso de trabajo y las relaciones laborales en el transporte de granos, vinculados a las estrategias de flexibilización en la actividad del transporte y a la agricultura de exportación, en un contexto de subcontratación. Asimismo, la perspectiva ampliada de los Nuevos Estudios Laborales (de la Garza Toledo, 2009a, 2009b, 2005; de la Garza Toledo, Ballesteros, Hernández Castro, Gutiérrez y Olivo, 2008; Lara Flores, 2008) nos permitirá comprender algunas diferencias entre las formas de trabajo clásicas, como es el caso de los choferes asalariados, y las formas no clásicas de trabajo, como es el caso de los transportistas cuentapropistas y de los choferes *a porcentaje* (no registrados). Finalmente, presentamos las conclusiones de este avance exploratorio de investigación.

2. Trabajo, transporte de carga y agricultura de exportación: algunas líneas de abordaje para la reflexión desde una perspectiva ampliada

Los Nuevos Estudios Laborales en América latina (de la Garza, 2009a, 2009b, 2005; de la Garza, Ballesteros, Hernández Castro, Gutierrez y Olivo, 2008; Lara Flores, 2008) aportan una perspectiva adecuada para comprender el proceso de trabajo camionero en el transporte de granos. Como señalamos anteriormente, en este estudio abordamos el trabajo desde una perspectiva ampliada que no se reduce a los abordajes clásicos centrados en el trabajo asalariado y la relación obrero- patrón (de la Garza, 2009a, 2009b). Incluimos en el análisis las formas de trabajo no clásicas, en las cuales

intervienen agentes extra-laborales, consumidores o clientes, reformulando la articulación entre capital y trabajo que presentan las relaciones laborales clásicas. Las relaciones laborales no clásicas se definen por la interacción que se da entre actores clave del proceso productivo en un sentido amplio. En el proceso productivo, participan clientes, consumidores, usuarios, que intervienen en la calidad del producto, en el control los tiempos de trabajo o ejerciendo presión sobre los trabajadores para que realicen las tareas con oportunidad (de la Garza, 2009b). El trabajo no clásico en América latina ha asumido diversas formas en distintos períodos socio-históricos, y en algunos casos dio origen a configuraciones precarias asociadas a procesos de flexibilización laboral (Maza, 2007). Como señala Willis (1991): “El trabajo no es una actividad humana universal, inmutable y trans-histórica. Ella asume formas y significados específicos en diferentes tipos de sociedad” (Willis, 1991:12). Por lo tanto, la concepción ampliada del trabajo incorpora formas de trabajo no clásico (no asalariado, no industrial, no protegido, no regulado formalmente) y permite incluir en el análisis a actores e instituciones no involucrados directamente en la compra y venta de fuerza de trabajo pero que “influyen en la manera de trabajar de otros” (de la Garza, 2009a: 73).

Las estrategias de flexibilización laboral en el transporte de cargas de granos están asociadas a la delegación de riesgos y costos del capital al trabajo, lo que da lugar en algunos casos a formas precarias de inserción laboral. La producción de granos y derivados es un polo de alta demanda de camiones (Albrieu y Domecq, 2009; Cortés, Gartner, y Sánchez, 2007; Sánchez, Cortés, Peralta y Díaz, 2007). La cosecha es el momento de mayor intensidad de trabajo camionero. En el momento denominado de poscosecha, los viajes son más extensos ya que el trayecto más habitual es hacia el puerto. La intensidad del trabajo camionero durante la cosecha y el carácter indeterminado de la jornada laboral (disponibilidad permanente para fletar) se articulan con los procesos de reestructuración productiva en el sector agroindustrial. Las transformaciones tecnológicas en las prácticas agrícolas, asociadas a la siembra directa, la introducción de paquetes tecnológicos y la intensificación en el uso del suelo implicaron el aumento de los volúmenes producidos.

A su vez, se modificaron las técnicas de acopio, incorporando silos de plástico en las inmediaciones de antiguas plantas de silos de chapa y dispersos en los campos. También relacionado con el aumento del volumen de producción se produjeron modificaciones en los medios de transporte a puerto, y en la organización e infraestructura de los puertos (Cicarelli, 2010). Las innovaciones tecnológicas y técnicas en los sistemas de acondicionamiento y de almacenaje (introducción de los silos bolsa, aplicación de plaguicidas, innovaciones en los métodos de carga y descarga) están asociadas a los cambios en la producción de granos, que impactan en la demanda de fletes. Los productores y acopiadores tienen mayor manejo sobre la venta de la producción, fenómeno que repercute en los requerimientos estacionales de transporte e incide en el costo del flete (Aguirre, Ceverio y Brieve, 2010; Bossio, 2013). La desestacionalización (Lara Flores, 2008) o, como la denominan otros autores, atenuación de la estacionalidad de algunas tareas en la agricultura de exportación (Tsakoumagkos y Bendini, 2000), principalmente de las tareas post-agrícolas, produce modificaciones en el mercado de trabajo, a través de “una demanda permanente de trabajadores, pero contratados solo de manera temporal o intermitente, creándose la figura del trabajador

‘permanentemente temporal’ o ‘permanentemente discontinuo’ ” (Lara Flores, 2008:32). La atenuación de la estacionalidad no se refleja en un incremento de trabajadores permanentes al tiempo que se expande la contratación eventual bajo diversas modalidades (Quaranta, 2011) y aumenta el ritmo e intensidad de algunas tareas (Tsakoumagkos y Bendini, 2000). Algunos de los rasgos típicos del trabajo agrario han sido la estacionalidad, los bajos salarios, las jornadas laborales extensas, la baja sindicalización y el trabajo no registrado (Quaranta y Fabio, 2011). En las agriculturas reestructuradas, la precariedad asume contornos específicos. El proceso de reestructuración social y productiva no ha dado por resultado trabajo estable o permanente, sino que se presentan estrategias de flexibilización que dan lugar a inserciones laborales precarias (Neiman, 2010). La intermediación laboral se ha conformado como una forma de precarización, que opera en los márgenes de la legalidad y que permite resolver de manera flexible la demanda de trabajo. A su vez, es una estrategia que habilita la intermediación y el traslado de costos y responsabilidades desde el sector empresarial hacia los trabajadores. El recurso de la intermediación laboral representa una estrategia empresarial de flexibilización de la contratación, orientada a profundizar o mantener la acumulación de capital. Actividades como el reclutamiento de trabajadores, la provisión de transporte, la supervisión del proceso productivo y financiamiento están asociadas a la intermediación laboral de agentes externos a la relación laboral asalariada clásica. Es en relación con los procesos de flexibilización y precarización acontecidos en las agricultura reestructuradas (Neiman, 2010; Quaranta, 2011; Quaranta y Fabio, 2011; Tsakoumagkos y Bendini, 2000) que abordamos el proceso de trabajo en el transporte de carga de granos, considerándolo como una actividad articulada a la cadena de producción agroexportadora.

En el TAC existen diversas modalidades de subcontratación (Sánchez, Cortés, Peralta y Díaz, 2007), que no escapan a las estrategias de flexibilización de las relaciones laborales que han tenido lugar durante las últimas décadas en la Argentina. En América Latina, la subcontratación se presenta bajo formas antiguas resignificadas y bajo nuevas formas que se han consolidado durante los períodos neoliberales (de la Garza, 2005). La tendencia que identifica de la Garza (2005), asociada a la subcontratación, es la descentralización de la producción y servicios hacia otras empresas y hacia trabajadores independientes como modo indirecto de flexibilización de la relación laboral. Como señala Battistini (2010), la subcontratación tiene efectos como la segmentación de los colectivos de trabajadores y entre sus propósitos están la reducción de costos y el aumento en la productividad del trabajo. A su vez, es una forma de trasladar responsabilidades y riesgos a los trabajadores. Santarelli, Sereno y Trobbiani (2008) señalan que, en el caso de los transportistas de granos por cuenta propia, existe un predominio de acuerdos informales y pactos locales que precarizan el trabajo camionero, y lo tornan inestable e inseguro. Maza (2007) señala que uno de los rasgos de la precariedad laboral en las formas no clásicas de trabajo se expresa en la dilución de las fronteras temporales, espaciales y de recursos entre el capital y el trabajo.

Una de las formas de subcontratación en el transporte de cargas de granos es por medio de la figura de trabajo autónomo (trabajadores cuentapropistas), por parte de empresas o Cooperativas de servicios de transporte (se trata, en algunos casos, de cooperativas ficticias que encubren la relación

laboral a través de esta forma de organización). Estas cooperativas representan, en algunos casos, figuras asociativas que funcionan en los márgenes de la legalidad y que facilitan la evasión de responsabilidades sociales al registrar trabajadores como autónomos, encubriendo la relación laboral entre empleado-empendedor (Quaranta y Fabio, 2011). Bajo la contratación de trabajadores autónomos, las empresas o cooperativas de transporte incurrir en encubrimiento de la relación laboral, vulnerando los derechos laborales de los trabajadores. En esta dirección, la subcontratación representa un modo de reducción de los costos empresariales y de transferencia de los mismos hacia la fuerza de trabajo que “confunde la relación laboral o la trata de sustituir por la mercantil o por el servicio profesional: el salario por el honorario o por la venta de una mercancía o un servicio” (de la Garza, 2005:38).

Desde el año 2003 se implementó el Registro Único de Transporte Automotor de Cargas (RUTA), que establece las condiciones mecánicas y técnicas para los camiones y la renovación anual del registro de conductor de los choferes. El RUTA (reglamentado a través del Decreto Nacional 1035/2002 y por la Resolución 74/2002) identifica cuatro tipos de transportistas: 1) Empresa de Transporte; 2) Transportista Individual (aquel que emite Carta de Porte (2) o Remito de Carga en forma independiente); 3) Transportista de Carga Propia: aquella persona física o jurídica que posee vehículos de carga para transportar su propio producto pero no cobra flete sino que su costo se encuentra incluido dentro del precio de venta; 4) Fletero, que realiza servicios de transporte para terceros. Según la bibliografía y las fuentes relevadas, las distintas modalidades de contratación de servicios de transporte de carga son: a) contratación directa por parte del dador de carga; b) contratación del transportista por parte de un tercero (el que realiza la efectiva prestación del servicio no es contratado directamente por el dador de carga); c) transporte exclusivo a terceros (empresas que contratan a un servicio permanente de transporte); d) transporte propio (empresas que no tienen como actividad principal el transporte pero cuentan con unidades propias y choferes) (Carbonetti, 2007)

En este trabajo exploratorio, en el que nos abocamos a analizar el proceso de trabajo y las prácticas de los transportistas en el transporte de cargas de granos, consideramos trabajadores transportistas o camioneros a todos aquellos que trabajan manejando un camión y realizan viajes transportando cargas de granos, sean o no propietarios de camión. Uno de los elementos que diferencia a los trabajadores del transporte de cargas es la propiedad sobre una unidad de transporte. Es habitual que un trabajador que inicia su vida laboral manejando un camión de un tercero o de la flota de una empresa se capitalice a lo largo de su trayectoria laboral y adquiera un camión. Estos camioneros trabajan como cuentapropistas para empresas que brindan servicio de transporte o contratados de manera directa por dadores de carga (3). En algunos casos, los transportistas por cuenta propia se encuentran asociados a Cooperativas de Transporte que brindan el servicio. El costo del flete se rige formalmente por la disposición 477/12 del Ministerio del Interior y Transporte, que aprueba la tarifa de referencia del TAC de cereales, oleaginosas, afines, productos, subproductos y derivados. El costo del flete se calcula de acuerdo con los kilómetros recorridos y las toneladas transportadas. Sin

embargo, existen acuerdos informales entre dadores de carga y transportistas o empresas de transporte, en los que se pacta un costo que no es el establecido por la disposición.

Llamamos choferes asalariados a aquellos que no poseen camión propio y trabajan en relación de dependencia bajo Convenio Colectivo de Trabajo (CCT 40/89), bajo una relación laboral clásica. En algunos casos, los choferes que no cuentan con camión propio establecen arreglos informales. En estos casos, el ingreso que percibe el trabajador se establece *a porcentaje* bajo un arreglo personal con el propietario del camión (patrón), que es quien establece la relación contractual con el dador de carga o empresa de transporte. El porcentaje que percibe el chofer varía entre el 15 % y el 17 % del costo del flete que acuerda el patrón con el dador de carga, y el propietario del camión se queda con el 82 % a 85 % del flete. En estos casos, la tarifa del flete tiene como referencia la disposición 477/12. A estos choferes los denominamos camioneros o transportistas *a porcentaje*. Los acuerdos informales habitualmente se basan en relaciones de confianza (Santarelli, Sereno y Trobbiani, 2008) y en ocasiones operan como un mecanismo de control que garantiza la disponibilidad para fletar y la flexibilización del costo del transporte, lo que da lugar a formas de trabajo precarias.

Los choferes que trabajan en relación de dependencia bajo Convenio Colectivo de Trabajo se encuentran en una relación de trabajo clásica: perciben una remuneración en concepto de salario, trabajan bajo patrón, cuentan con previsión y seguridad social (de la Garza, 2009a, 2009b). En el caso de los transportistas por cuenta propia y en los choferes *a porcentaje*, se establecen relaciones laborales que reformulan la relación clásica entre capital y trabajo de modo evidente. Un ejemplo de ello es la figura del cliente (que puede ser la empresa de transporte, el dador de carga, la terminal portuaria), que interviene en la relación laboral controlando y regulando el proceso de trabajo. La adquisición de un camión, en el caso de los camioneros por cuenta propia, implica una forma de capitalización histórica de los trabajadores del sector. El camión es considerado como una herramienta de trabajo, propiedad del trabajador y no del empleador. Esta situación diferencia las condiciones en las que venden su fuerza de trabajo un transportista por cuenta propia y un chofer asalariado. El trabajo de los choferes *a porcentaje* representa una forma de trabajo no registrado, en el cual los choferes trabajan bajo directivas de un patrón, con el camión del patrón, no está reconocida la relación laboral de dependencia y el ingreso del chofer se rige por un acuerdo informal, como señalamos anteriormente, a partir de un porcentaje pautado o impuesto por el patrón sobre la tarifa del flete. En la siguiente sección, nos proponemos describir e indagar los trayectos y las prácticas que realizan los transportistas de granos durante el viaje. A partir de esos dos ejes, señalamos algunas diferencias entre cuentapropistas, asalariados y choferes *a porcentaje*.

3. Trayectos y prácticas en el trabajo camionero: viajes del campo al acopio y del acopio al puerto

Viaje es el nombre que le dan los camioneros a la jornada de trabajo. Su duración incluye los tiempos de espera, de descanso, y de carga y descarga. Retomando las expresiones de los trabajadores, definimos dos grandes trayectos de viajes que representan diferencias en los ritmos y tiempos de

trabajo camionero: el trayecto del campo al acopio y el trayecto del acopio al puerto. Los primeros se dan básicamente en las épocas de cosecha e implican mayor intensidad del trabajo camionero en el transporte de granos. Los segundos mantienen continuidad a lo largo del año, para el traslado a puerto y a plantas de procesamiento (aceiteras, harineras) desde los silos. Estos últimos son definidos por los camioneros como viajes más extensos y de menor frecuencia que los viajes durante la cosecha. Es necesario aclarar que los dos trayectos pueden realizarse de manera simultánea, aunque en época de cosecha son los viajes desde el campo a los acopios (fletes cortos que habitualmente no superan los 50 km del predio agrícola de origen de los granos) los más frecuentes. La indagación sobre los distintos trayectos en torno a la estacionalidad y sobre las prácticas que realizan los camioneros nos permitirá comprender la intensidad y la extensión de la jornada de trabajo en el transporte de carga de granos.

3.1. Del campo al acopio. Muchos viajes que llevan poco tiempo

La época de cosecha es un momento en el que sube la demanda de fletes para el transporte a acopios y también a plantas de procesamiento (aceiteras, harineras), lo que provoca una intensificación en el ritmo de trabajo en el transporte. Los meses de trabajo más intenso son entre marzo y mayo para la cosecha gruesa y diciembre y enero para la cosecha fina. Estos tiempos pueden variar de acuerdo a cuestiones climáticas y al rendimiento de las campañas, lo que influye en la demanda de fletes. Los transportistas realizan “muchos viajes que llevan poco tiempo” (Cordobés, transportista de granos sudeste bonaerense). También durante la cosecha se contratan fletes para hacer trabajos internos en campos.

En cuanto a los tiempos del trabajo camionero, las innovaciones tecnológicas en el proceso de acopio en campo y puerto han acortado los tiempos que los camiones permanecen cargando y descargando. Entre esas innovaciones, podemos mencionar los cambios en el almacenamiento de granos (incorporación de silo bolsa, implementación de plaguicidas que permiten un manejo flexible de la comercialización), la mecanización de la carga y del pesaje en campo (incorporación de maquinaria agrícola como las tolvas con balanza) y la descarga mecanizada en puerto. Sin embargo, estas modificaciones no representan una menor intensidad del trabajo. Los transportistas cargan las unidades en menos tiempo pero van y vienen del campo a los acopios una mayor cantidad de veces en épocas de cosecha.

El tiempo de carga del camión en el campo varía de acuerdo a la disponibilidad de maquinaria y a los rindes de la cosecha. Así lo relataba uno de los entrevistados:

Adentro del campo, nosotros vamos a cargar y tenemos que esperar. A veces es rápido y a veces lento, a veces hay mucho cereal y tienen 3 ó 4 máquinas, y en 20 minutos cargaste 30.000 kilos; si no, capaz estás clavado hasta la madrugada esperando y ahí tomas mate, dormís, descansas ¡y te armás de paciencia! (Cordobés, transportista de granos sudeste bonaerense)

El dador de flete o el dador de carga -en caso de que la contratación sea directa- indican al camionero fecha, horario y lugar donde debe ir a cargar. En el caso de los choferes asalariados, concurren a la empresa para la cual trabajan, ya que cumplen una jornada diaria de trabajo preestablecida (8 horas diarias) y allí se les indica el campo al que deben ir a trabajar. El trayecto de campo a acopios tiene una distancia máxima aproximada de 50 km. Como señala Silvestri (2007), superada esa distancia el transporte en camión a acopios resulta muy costoso. Es habitual que en esta época se formen filas de camiones en los caminos de los campos, que esperan ingresar para cargar. Durante la espera, los camioneros aprovechan para revisar el camión, limpiar y *destapar* (quitar la lona del acoplado para ingresar a cargar). Eventualmente, realizan tareas de ayuda en el campo, como abrir silos bolsa o colaborar en la reparación de maquinaria. Es más frecuente que realicen este tipo de tareas de ayuda los trabajadores por cuenta propia, ya que la espera o el retraso en los tiempos de carga no se reflejan en la tarifa del flete e implican pérdidas económicas para los camioneros. Así lo relataba uno de los camioneros cuentapropistas, entrevistado en Chillar, en el partido de Azul:

A veces te ponés a ayudar porque si no, no te vas más del campo, y vos tenés que seguir laburando, perdés viajes, perdés tiempo. (Carlos, transportista de granos, sudeste bonaerense)

En cambio, en el caso de los choferes asalariados las horas de espera son consideradas en la remuneración. Según CCT 40/89, la liquidación de haberes incluye el pago de horas extraordinarias por kilómetro recorrido. Los sábados después de las 13 horas y los domingos y/o feriados deben ser abonados con el 100 % adicional. Los choferes *a porcentaje* son los que se encuentran en la situación más precarizada, ya que están sujetos al acuerdo que realiza el patrón con el dador de carga.

Si el campo cuenta con tolvas (4) con balanza, entonces el camión sale del campo con el peso de la carga realizado. Si no, tiene que ir a pesar la carga a una planta. En esos casos, sale del campo hasta la balanza más cercana para pesar, situación poco frecuente pero que puede suceder en campos donde se opera con maquinaria de baja tecnología o por algún desperfecto en el proceso de carga con la maquinaria. Cuando se excede el límite de carga del camión (30 toneladas es el máximo que puede transportar un camión, variando de acuerdo a cada unidad, según lo determinan la Ley de tránsito 24.449 y la Ley de Transporte de Cargas 24.653), se manda a llamar otro flete para que se pase la carga sobrante de un camión a otro. El *lateo* (5) es una tarea que suelen realizar los mismos transportistas con los trabajadores rurales. Así lo refleja uno de los testimonios:

Ahora casi todas las tolvas tienen balanza: si tenés que echarle 8 mil kilos, son 8 mil kilos. Antes, por ahí te pasabas, tenías que ir a la balanza, pesar y esperar que viniese otro camión vacío y con los baldes pasar el cereal al otro. Eso suele pasar todavía en la zona, tenés que latear a otro camión los 2 ó 3 mil que tenés de más (Cordobés, transportista de granos, sudeste bonaerense)

Una vez que el camión se carga, el transportista sale hacia el destino acordado. El dador de carga emite la carta de porte y entrega una copia para la circulación al transportista, que sale para descargar en el acopio o planta de destino (se emiten cuatro copias de la Carta de Porte, con un ejemplar por: emisor, transportista, instalación de destino y destinatario). Cuando el transportista arriba al acopio, retira la lona del acoplado para el ingreso y se realiza una serie de operaciones que pueden tener una duración de entre 20 y 30 minutos: pesaje inicial del camión, calado y pruebas de calidad (que determinan la recepción de lote), descarga y pesaje de salida para obtener la tara del camión. A esos tiempos, se le suma la espera por retrasos en descargas previas, habituales en época de cosecha.

En algunos casos, la cosecha no se ensila: el productor decide vender la producción y los transportistas salen del campo al puerto, donde pueden tener demoras por la calidad grano (ver apartado 3.2). Una de las prácticas de los transportistas para estimar la duración del viaje en época de cosecha es probar el cereal. A través de esta práctica, presuponen las posibilidades de ser rechazados o demorados por la humedad del cereal. Más allá de la efectividad técnica de la práctica, resulta interesante recuperarla como una forma de medir el tiempo del viaje por parte de los camioneros, si consideramos que las horas de espera en el caso de los trabajadores por cuenta propia o los choferes *a porcentaje* no son remuneradas. A partir de los testimonios recolectados, vemos que los transportistas suelen negociar la tarifa cuando advierten que la carga no está en condiciones; en otros casos, intentan prever el tiempo de demora. Así relataba un camionero cuentapropista la práctica de probar cereal y la diferencia entre los trayectos a acopio y a puerto:

A veces se carga en campo y no te mandan al acopio, te mandan a puerto derecho. Cuando vas a puerto, si el grano esta malo tenés que pasar por la acondicionadora. Perdés tiempo. Entonces, para salvarte de todo eso vos lo mirás también, lo probás. Si está blando es porque está húmedo, si está seco, está bien. En realidad, a veces no solucionás nada, pero ya sabés si vas a demorarte. En cambio, cuando vas a silo no pasa nada, porque ellos, si lo reciben húmedo lo secan y después arreglan con el productor, pero cuando vas a puerto, tenés la preocupación (Alberto, transportista de granos, sudeste bonaerense)

Por lo tanto, podemos señalar que los viajes en época de cosecha tienen una mayor frecuencia y el ritmo de trabajo es intenso porque se hacen más viajes, de duración corta, pero con mayor frecuencia. En el transporte de cosecha, se originan tiempos de espera que tienen que ver con la disponibilidad y condiciones de las máquinas en los campos, así como con las condiciones de los caminos de acceso y de calidad que presenta la cosecha, además de con el rinde de la producción. Los tiempos de espera son considerados dentro del salario de los choferes asalariados pero no en el caso de los transportistas por cuenta propia o en los choferes *a porcentaje*.

En el próximo apartado, abordamos los rasgos del viaje a puerto.

3.2. Del acopio al puerto: Viajes más espaciados que llevan mucho tiempo

El transporte de acopio a puerto es el trayecto que realizan los transportistas a lo largo del año. La continuidad anual de estos viajes se asocia a la implementación de tecnología en sistemas de almacenaje y, en las últimas décadas, a las modificaciones en los ritmos de producción y en la comercialización de granos. Los acopios se encuentran frecuentemente en un radio de 200 a 500 km del puerto. Se considera que más allá de esta distancia el transporte automotor se torna muy costoso, de modo que es poco habitual que estos viajes superen ese recorrido (Silvestri, 2007). El tiempo de carga en los acopios se estima en unos 30 a 40 minutos, de acuerdo al tipo de carga y tecnología de la cual disponga el dador de carga. Durante la carga, el transportista aguarda fuera del camión, en la zona de descarga, y en ocasiones acomoda el camión para que *cargue parejo* el acoplado, o ayuda en la carga moviendo el sinfín (6).

En un silo normal se carga con un sinfín, al menos que sea una planta moderna que cargue con noria. Y [en] el silo bolsa se pone una extractora, que eso carga directamente arriba del camión. En algunos casos se carga con sinfín, que es mucho más trabajoso, porque tenés que moverlo a cada rato, es más pérdida de tiempo (transportista de granos, sudeste bonaerense)

Una vez que el camión fue cargado, se emite la carta de porte y se destina al camión a una terminal portuaria. La emisión del Código de Trazabilidad de Granos, a través de la AFIP, fija un plazo de entrega.

Cuando el transportista arriba a la playa de estacionamiento de la terminal portuaria a la cual fue destinado (en Puerto Quequén las terminales son terminal Quequén y terminal ACA SRL –Asociación de Cooperativas Agrícolas SRL-), tiene que solicitar el cupo para la playa de estacionamiento, en donde aguardará para la descarga después del calado y pruebas de calidad (7), si la carga está en condiciones. En algunos casos los camioneros son enviados a puerto sin cupo –el cupo debe ser solicitado por el acopiador, productor o corredor de cereales-. Los camioneros quedan sujetos a los inconvenientes que pueden surgir entre compradores y vendedores de la carga, lo que demora la descarga. Como señalaba uno de los transportistas por cuenta propia entrevistados, estas situaciones ponen en un lugar de subordinación a los camioneros frente a más de un actor que interviene en la comercialización, ya que deben aguardar la resolución del conflicto entre vendedores y compradores de la carga: “usan el camión como si fuese un silo y a vos como si fuesen tu dueño, mientras ellos deciden qué hacer” (Gogo, transportista de granos, sudeste bonaerense).

Con el cupo, el transportista ingresa a calar con el acoplado destapado y la muestra pasa por pruebas de calidad. Si la carga está en mal estado y es rechazada, debe abandonar el cupo. En algunos casos, la carga es remitida a una planta acondicionadora; en otros, es devuelta al lugar de origen. Sobre el destino de la carga deciden los agentes que intervienen en la comercialización. Estas situaciones permiten comprender cómo, en el control del proceso de trabajo en el transporte,

intervienen agentes que se encuentran por fuera de la relación laboral clásica (empleado-empleador, trabajador-patrón).

Como señalaba en una entrevista el Jefe de mantenimiento de una de las terminales portuarias de Quequén:

Quando el cereal llega a puerto tiene que llegar sano, limpio y seco. Si no llega en esas condiciones se rechaza, nosotros no acondicionamos las cargas que recibimos. (Jefe planta acondicionamiento terminal portuaria, Quequén)

Para los transportistas por cuenta propia, el tiempo de espera en un viaje es tiempo perdido: no pueden salir a buscar otra carga y esas horas de espera no se reflejan en la remuneración que perciben por el transporte realizado. El tiempo de espera por problemas con la carga no se considera en la tarifa que calcula el costo de flete sobre kilómetros recorridos y toneladas transportadas, así como tampoco se consideran gastos en viáticos. Así lo relataba uno de los entrevistados:

Eso es otro problema: cuando salís y venís a calar, si está húmedo te echan, salvo que lo acondicionen ellos. Si tenés bichos te rajan; si tiene un poquito de olor te rajan. Todas contras para el camionero, porque vos vas y venís, y eso no te lo paga nadie (Cordobés, transportista de granos, sudeste bonaerense)

A su vez, los cupos para el ingreso a las playas de estacionamiento son limitados. La entrega diaria de cupos tiene habitualmente un horario además de un límite de capacidad para los camiones que pueden ingresar. Uno de los transportistas entrevistados nos comentaba cómo la falta de cupos implica que el camión no pueda ingresar a la playa asignada y que tenga que aguardar a la próxima entrega de cupos para ingresar y seguir el trayecto hacia la descarga:

Sin cupo es una lotería. Si hoy no tenés cupo ya no descargás, porque el cupo se entrega a la mañana temprano, a veces dan más cupo al mediodía. Y si no, esperás al otro día, para que te autoricen el cupo. Eso en la normativa normal. (Gogo, transportista de granos, sudeste bonaerense)

Estos problemas con la carga o el ingreso a puerto implican la extensión del viaje y gastos en viáticos y estadía. Como ya mencionamos, en el caso de los choferes asalariados, por Convenio Colectivo de Trabajo se calculan las horas extraordinarias por kilómetro y los viáticos por kilómetro recorrido. En el caso de los transportistas por cuenta propia, no perciben ingresos por viáticos ni por horas de espera. Como inidica el comunicado emitido por la filial sudeste del Sindicato Único de Fleteros de la República Argentina (SUFRA), que nuclea a transportistas por cuenta propia, las horas de espera por problemas en la carga, o entre vendedores y compradores, así como la falta de inversión en infraestructura en las terminales portuarias, implican una transferencia de costos a los camioneros, y son “los fleteros una variable de ajuste y reducción de costos de la cadena agroexportadora”. (Comunicado del SUF RA filial sudeste, enero 2012).

Hasta el momento de la descarga, los transportistas aguardan en sus camiones, donde duermen y comen. El camión se vuelve el espacio de vida y morada durante los viajes; allí guardan ropa y alimentos que puedan precisar en caso que el viaje dure más de lo esperado. Como comentaban algunos transportistas en las entrevistas, las playas no suelen contar con las condiciones de higiene y comodidades adecuadas para pernoctar en el lugar:

En la playa, se duerme en el camión. No con buenas condiciones, las condiciones son malísimas: lejos de los baños, de los comedores, al rayo del sol. Cuando llueve es un fango de soja podrida, de maíz podrido con barro, y cuando se seca, también es un asco. En las playas y en las plantas podés elegir los ratones, hay de los que vos quieras (Cordobés, transportista de granos sudeste bonaerense)

En puerto Quequén, los transportistas locales desenganchan el acoplado y vuelven a dormir a su casa, confiando el cuidado de la carga a algún transportista que pernocta en la playa. Es común que los transportistas locales se turnen para cuidarse la carga cuando la espera para la descarga puede llevar más de un día. En el caso de los transportistas que provienen de localidades alejadas, esperan la descarga del camión dentro de las playas de estacionamiento.

Normalmente, el camionero permanece en la playa hasta que descarga. El que es de acá, desengancha el acoplado y se va a su casa: no vas a estar dos días tirado adentro del chiquero (8). La gente de afuera está obligada a quedarse, no le queda otra. (Transportista de granos, sudeste bonaerense)

Pasadas las 24 horas, las playas de estacionamiento de las terminales portuarias en Quequén cobran estadía (la estadía se cobra por camión, de modo que si el transportista desengancha el acoplado y se retira, debe abonarla igual). Para los transportistas cuentapropistas, la tarifa de transporte incluye el pago en concepto de estadía por hora luego de las 24 horas del primer turno hábil, ya sea que la demora se provoque en el puerto o en un acopio. Sin embargo, la estadía no es abonada por el empleador del camionero (empresa o cooperativa de transporte o dador de carga que demanda el flete). En los casos de trabajadores cuentapropistas y choferes *a porcentaje*, el temor a la pérdida de trabajo hace que los trabajadores no reclamen la estadía. Así lo relataba un camionero cuentapropista asociado a una Cooperativa de Transporte que brinda servicio de flete a una Cooperativa Agrícola:

Te lo tienen que pagar, pero ¿qué pasa? Si vos le cobrás la estadía, después no te dan más viajes. No podés protestar mucho porque te echan y ya no te mandan a llamar. Lllaman a la Cooperativa y dicen “A ese otro, no me lo mande”. Te sacan tarjeta roja, y no sólo del puerto, te pasa con un campo, con un productor, con un acopio... (Esteban, Transportista de granos, sudeste bonaerense)

En esta dirección, uno de los reclamos por parte del SUFRA, filial sudeste, es el control en la aplicación de las regulaciones y tarifas de cereales por parte del gobierno provincial. Sin embargo, la ubicación de estos trabajadores cuentapropistas en una zona gris que confunde la relación laboral

con una relación mercantil (de la Garza, 2005) ha dificultado el control y cumplimiento de la reglamentación, que queda, finalmente, sujeta a las negociaciones individuales entre transportistas, empleadores y agentes de la cadena de producción y comercialización de granos.

4. Entre campos, acopios, puertos y viajes: desestacionalización, flexibilización y relaciones laborales en torno al trabajo camionero

En la sección anterior hemos analizado los trayectos que los transportistas realizan en época de cosecha y de poscosecha. Los fletes a puertos y a plantas de procesamiento (harineras o aceiteras) son los que mantienen continuidad a lo largo del año y los habituales para los transportistas de granos una vez finalizados los viajes de cosecha. El ritmo del trabajo en el transporte de cargas de granos está asociado a la estacionalidad de la producción pero los cambios técnicos y tecnológicos en el proceso de acopio en campo y en los puertos han posibilitado la continuidad anual de la actividad y han modificado los tiempos del trabajo camionero. Ya señalamos que los viajes de cosecha son fletes cortos y hay un incremento estacional de la demanda de camiones durante esa época. Como indican algunos estudios (Aguirre, Ceverio y Brieva, 2010), con la reconfiguración productiva agrícola hacia mediados de la década del '90 (intensificación en el uso del suelo, aumento de la producción y del área sembrada en el marco de un proceso de concentración económica) se han generado nuevas relaciones entre la producción y el acopio, cambios en los canales y modalidades de comercialización y en las estrategias para optimizar la participación en el mercado de granos de productores y acopiadores. La atenuación de la estacionalidad (Lara Flores, 2008; Tsakoumagkos y Bendini, 2000) ha implicado modificaciones en la demanda de trabajo tanto en tareas agrícolas como postagrícolas, lo que ha provocado cambios en la temporalidad del trabajo y en las calificaciones requeridas, en un contexto de flexibilización del proceso productivo y de las relaciones laborales (Neiman, 2010). Según Aguirre, Ceverio y Brieva (2010). Considerando sólo las empresas acopiadoras, entre 1998 y 2008 se ha incrementado en más del 27% el volumen de granos almacenados en el sudeste bonaerense. En nuestro estudio, sostenemos que las innovaciones técnicas y tecnológicas en la producción de granos, en especial las relacionadas con el almacenamiento (innovación de maquinarias en las plantas de acopio, incorporación de silos bolsa, utilización de plaguicidas, aumento de la capacidad de almacenamiento), han permitido la desestacionalización de las entregas, lo que ha flexibilizado los tiempos de despacho de la producción. La implementación del silo bolsa es una innovación tecnológica clave que se relaciona con el movimiento, disponibilidad y capacidad de flexibilizar el costo de los fletes: "El gran cambio en la logística de cosecha y transporte que trajo el silo bolsa está dado porque permite prescindir del flete corto en el momento de trilla, cuando los volúmenes a mover aumentan y la disponibilidad de camiones escasea" (Bossio, 2013: 11).

Uno de los rasgos de la flexibilidad laboral en el transporte de granos es la disponibilidad permanente para fletar. Esta situación es característica del trabajo en los transportistas por cuenta propia, que no cuentan con una jornada laboral clásica, como tienen los choferes asalariados (8 horas diarias y horas extras). Al comparar con el transporte de otros tipos de carga, el carácter flexible de la jornada

de trabajo en el transporte de granos es percibido por los camioneros como la posibilidad de manejar el propio tiempo de trabajo. Así lo comentaba un transportista que pasó del transporte de hacienda al de cereal en Quequén

El cereal es más tranquilo. En la hacienda, es una cosa viviente, tenés horario, no podés andar perdiendo tiempo porque el animal pierde tiempo; en ese sentido, se dice que es perecedera. Entonces tenés más margen para manejarte. Hacés la tuya, si querés parás, si querés dormís con el cereal. (Gogo, transportista de granos, sudeste bonaerense)

El carácter flexible de la jornada de trabajo asociado a la disponibilidad permanente para dar flete puede entenderse como lo que Maza (2007) denomina *colonización del tiempo de vida*: los camioneros se encuentran en una situación en la que están disponibles de manera permanente para fletar, de modo que no hay una definición del horario de trabajo pre-establecido, como existe en la jornada de trabajo de los choferes asalariados. Según Maza (2007), la *colonización del tiempo de vida* es una estrategia que garantiza la acumulación de capital y potencia la competitividad. En esta dirección, retomando uno de los planteos iniciales, entre cuentapropistas y choferes asalariados, se presentan diferencias en el manejo del tiempo de trabajo. Particularmente, en los cuentapropistas hay una percepción de mayor capacidad del manejo del tiempo de trabajo, asociada a la idea de autonomía en el trabajo por cuenta propia. Sin embargo, el ingreso de estos camioneros está sujeto a las fluctuaciones en la demanda de fletes y en la comercialización de granos. Por otro lado, en su condición de cuentapropistas el trabajo tiene más inestabilidad:

Los cambios son casi anuales, recién veníamos hablando con mi compañera sobre esto. Yo, el año pasado hice 23 viajes en el verano, este año hice 9. En eso cambia un montón. Es decir que uno no puede hacer cuentas adelantadas, no se pueden hacer las cuentas arriba de la mesa. (Gogo, transportista de granos, sudeste bonaerense)

El crecimiento de la participación del transporte de cargas en la economía nacional durante las últimas décadas se da al tiempo que se registra concentración económica en empresas que no poseen necesariamente la mayor cantidad de camiones (Sánchez, Cortés, Peralta y Díaz, 2007). Este fenómeno expresa la tendencia a la externalización de actividades consideradas como servicios a la producción por parte de las empresas productoras de bienes (Sánchez, Cortés, Peralta y Díaz, 2007). Por otro lado, para 1997 el 30 % de los costos totales de producción del sector estuvo destinado a la contratación de *fleteros* (transportistas por cuenta propia), lo que indica la tendencia a la subcontratación. Pontoni señala que la concentración económica en empresas que no poseen la mayor cantidad de vehículos se debe a que las grandes empresas “tienden a tener una pequeña flota propia y para satisfacer la demanda (sub)contratan servicios de terceros (en general trabajadores independientes, cuentapropistas, que en el ambiente se los denomina ‘fleteros’)” (Pontoni, 2011:23). A partir de las entrevistas realizadas, podemos señalar que en el transporte de granos esa lógica de la subcontratación se replica a través de empresas o cooperativas de transporte que brindan el servicio a clientes (acopiadores, cooperativas agrícolas, aceiteras, empresas de logística) y que

subcontratan transportistas por cuenta propia que “mandan a llamar” cuando tienen que dar servicio. Estos casos representan formas de subcontratación, por medio de contratos de servicio o bajo la forma de trabajo autónomo (cuentapropistas) (Battistini, 2010).

Como señala de la Garza (2005, 2010), la perspectiva ampliada de trabajo nos permite comprender la intervención en el trabajo camionero de actores externos a la relación laboral clásica. Entre los camioneros por cuenta propia entrevistados que prestan servicios a empresas de transporte o dadores de carga (productores, acopiadores), se resaltaron las dificultades para la descarga en puerto cuando se presentan desacuerdos entre el comprador y el vendedor de la carga. Estas dificultades pueden implicar mayor tiempo de espera para los transportistas, así como reducciones en la remuneración percibida por el viaje, lo que traslada costos a los camioneros. En el caso del trabajo no registrado, como es el de los choferes que trabajan *a porcentaje*, esta situación se ve agravada. Un comunicado del año 2012 del SUFRA filial sudeste hace referencia a la flexibilización laboral asociada a transferencia de costos y responsabilidades hacia los transportistas desde los distintos agentes de la cadena agroexportadora. La transferencia de costos y responsabilidades a los camioneros se asocia a las demoras en puerto, los tiempos de espera para carga y descarga que no se consideran en las tarifas, la carga de mercadería en mal estado (Comunicado del SUF RA, filial sudeste, enero 2012). En esta dirección, las formas de regulación y de control están directamente asociadas a la intervención de agentes externos, como los clientes o los consumidores (de la Garza, 2010). Como señalaba uno de los camioneros cuentapropistas entrevistado, los clientes presionan para reducir las tarifas que regulan la remuneración de los camioneros o evitan pagar las estadías en los puertos, con lo que transfieren ese costo a los camioneros. Otro entrevistado hacía referencia a la intervención en el trabajo del camionero de agentes externos, señalando cómo la subordinación en el trabajo está sujeta a más de un actor que interviene en la producción y comercialización de granos:

Al camionero lo basurean siempre. Te basurean cuando cargás, cuando descargás, cuando cobrás. Si no te quieren pagar lo que corresponde no podés protestar mucho porque te echan y no te mandan a llamar nunca más. Te sacan tarjeta roja, no sólo de un acopio, de una terminal portuaria, o de un campo un productor. (Marcelo, Transportista por cuenta propia, sudeste bonarense)

En el caso de los cuentapropistas, asumen los costos de mantenimiento del camión y la responsabilidad sobre la carga en caso de robos o pérdidas. Asimismo, es el transportista el que asume los riesgos ante las situaciones de inseguridad y el responsable del mantenimiento en condiciones de la carga durante el viaje, abonando un seguro obligatorio de carga que es el que le permite circular. En el caso de los choferes asalariados, ese costo corre por cuenta del empleador. En el caso de los choferes *a porcentaje* ese costo lo asume el propietario de la unidad, pero dada la condición precaria de trabajo, en ocasiones es transferido al trabajador a través de descuentos indirectos en la remuneración que percibe el chofer; por ejemplo, con el descuento de la estadía (con lo que disminuye indirectamente el porcentaje que cobra el camionero por el flete). El siguiente testimonio expresa la distribución de los costos en una situación de subcontratación, en la que

interviene una empresa de logística y servicios de transporte que contrata a un camionero cuentapropista para brindar servicio de transporte a terceros:

Tenés gasto de acoplado, el seguro de carga, la lona, la verificación, la homologación del tanque... Las gomas, por ejemplo, están 6000 pesos cada una más o menos... es una locura de plata. Yo manejo y tengo camión. Todo eso sale de mi bolsillo (Carlos, transportista de granos, sudeste bonaerense)

La subcontratación, además de permitir la reducción de costos, facilita la fragmentación del colectivo de trabajadores. Esto sucede a partir de dos procesos: la división entre trabajadores subcontratados y los que no lo están, al tiempo que se originan diferentes inserciones sindicales o la desindicalización de trabajadores (Battistini, 2010). En el caso del transporte de cargas de granos, el sindicato que nuclea a los transportistas por cuenta propia, SUFRA (Res. 258/1991, Ministerio de Trabajo de la Nación), cuenta con delegación en el partido de Necochea. Sin embargo, el sindicato no se encuentra dentro de la FedCam (Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios) y no está afectado al Convenio Colectivo de Trabajo (Pontoni y Silbergleit, 2010). Otra organización del sudeste bonaerense que ha cobrado relevancia durante los últimos dos años entre los transportistas de granos por cuenta propia es Atcade (Asociación de Transportistas de Cereales y Afines por sus Derechos), que si bien no cuenta con personería gremial, ha protagonizado entre el 2012 y 2013 una serie de reclamos por el aumento de la tarifa, con el corte de rutas y del ingreso al puerto de Quequén ([cf.] <http://www.atcade.org>). En el caso de los choferes asalariados, cuentan con el Sindicato de Camioneros, que forma parte de la FedCam y que conformó recientemente la rama de cereales, oleaginosas y derivados, aún no incluida en el CCT (Comunicación personal con el Secretario de la Rama de Cereales del Sindicato de Camioneros, noviembre 2012). Señalamos la cuestión gremial, ya que consideramos que uno de los factores que interviene en la fragmentación del colectivo de trabajadores en ese nivel es la desarticulación entre los trabajadores por cuenta propia y aquellos que son asalariados, debida en parte a la diferencia en la relación laboral que establecen y a la condición de propiedad sobre la herramienta de trabajo: el camión. Los choferes *a porcentaje* son trabajadores no registrados, de modo que se encuentran insertos en un vínculo laboral precario, que obstaculiza las posibilidades de darles curso a sus reclamos por una vía sindical. Las distintas filiaciones sindicales, o la falta de representación sindical en algunos casos, como es el de los transportistas *a porcentaje* o de cuentapropistas no afiliados, implican un acceso desigual a derechos laborales, garantías y seguridad social.

5. Conclusiones

El propósito de este artículo fue abordar de manera exploratoria algunos rasgos del proceso de trabajo en el transporte de granos en el sudeste bonaerense asociados a los cambios técnicos y tecnológicos en la producción y comercialización de granos, en un contexto de flexibilización laboral y subcontratación. Señalamos que la reestructuración productiva en la agricultura de exportación se ha

asociado a procesos de flexibilización del proceso productivo y de las relaciones laborales. El aumento del volumen de producción junto a las innovaciones en la fase de almacenamiento de granos, la mecanización de la descarga en puerto y el aumento de la capacidad de acopio han facilitado la desestacionalización de las ventas de granos y un mayor control sobre la producción. Este fenómeno está relacionado con la continuidad anual del trabajo en el transporte de cargas de granos. La continuidad anual en la demanda de fletes no anula las diferencias entre los momentos de cosecha y poscosecha en el trabajo camionero, vinculadas a los trayectos realizados, las prácticas, la intensidad del trabajo y la extensión de la jornada laboral de los trabajadores. Por otro lado, intentamos, a partir de una perspectiva ampliada de trabajo, comprender que las relaciones laborales que toman lugar en el transporte de granos en torno al sudeste bonaerense exceden la forma clásica de trabajo, en especial en los casos de los transportistas por cuenta propia y en los choferes *a porcentaje*, que tienen una inserción laboral inestable, desprotegida y, en el caso de los últimos, no registrada, representando formas de trabajo en negro. En este sentido, diferenciamos la jornada laboral clásica de los choferes asalariados (con horarios pre-establecidos y horas extras remuneradas) de las jornadas de trabajo flexibles, indeterminadas, de cuentapropistas y choferes *a porcentaje*, con disponibilidad permanente para fletar, para quienes el tiempo de espera no se refleja en la remuneración. El carácter no clásico de las relaciones laborales que establecen esos camioneros se asocia a la intervención en la regulación y control del proceso de trabajo de agentes externos, intermediadores, agentes exportadores, vendedores y compradores de las cargas transportadas, que controlan el proceso de trabajo a partir del manejo de los cupos en las playas de estacionamiento de los puertos, el control sobre el costo del flete y la recepción o rechazo de la carga. En esa dirección, consideramos que el contexto de subcontratación en el que se establecen las relaciones laborales en el transporte de cargas de granos ha facilitado la transferencia de riesgos y costos desde el sector empresarial hacia los trabajadores, en especial en los casos en que se subcontratan trabajadores por cuenta propia, por parte de empresas o cooperativas que brindan servicios de transporte a terceros, así como en la contratación directa por parte de los dadores de cargas. En estas condiciones, son vulnerados los derechos de los trabajadores, que asumen costos de mantenimiento, seguros y documentación para la circulación, y la responsabilidad sobre pérdidas, robos de la carga y riesgos (rechazo de la carga en puerto). A su vez, la subcontratación es un fenómeno que facilita la fragmentación del colectivo de los trabajadores, lo que entorpece las posibilidades de negociar colectivamente las condiciones de trabajo. En el caso de los choferes *a porcentaje*, se encuentran en una relación laboral no registrada, de manera que la inserción laboral de estos trabajadores está fuertemente precarizada (no cuentan con previsión ni seguridad social y la remuneración percibida es parte de un acuerdo informal con el empleador)

Será preciso abordar en estudios posteriores las relaciones que establecen los transportistas asociados a las Cooperativas de transporte para determinar si se trata o no de situaciones de encubrimiento de la relación laboral.

Por último, el sector del transporte de cargas de granos representa un ámbito laboral complejo en el que intervienen diversos actores (dadores de carga, dadores de flete, operadores de granos) que

influyen en el trabajo camionero. Este trabajo expresa la necesidad de estudios posteriores que caractericen en profundidad y desde un abordaje sociológico los actores sociales que componen el sector.

Notas

(1) Utilizamos indistintamente los términos *camionero* y *transportista* para referirnos a los trabajadores del transporte de granos.

(2) La Carta de Porte es el único documento válido para el Transporte Automotor y Ferroviario de Granos con cualquier destino dentro del territorio nacional. El Código de Trazabilidad de Granos único que lleva la carta es el que identifica la carga.

(3) El dador de carga puede ser un acopio, empresa o productor agropecuario. No necesariamente es el dador de flete, que puede ser una empresa, cooperativa o persona física.

(4) La monotolva es una estructura móvil dentro de la cual se echan granos. Entre otras funciones, facilita la carga y descarga de cereales.

(5) El lateo consiste en pasar de un acoplado o chasis a otro el exceso de carga que tiene un camión.

(6) El sinfín o chimango es una máquina que se utiliza para cargar los camiones a granel.

(7) El calado de cereales es un mecanismo que sirve para tomar una prueba de la carga y luego realizarle estudios de calidad al cereal (humedad, presencia de insectos, etc.).

(8) "Chiquero" es el nombre nativo de la playa municipal de estacionamiento para camiones utilizada principalmente por la terminal portuaria Quequén, Necochea, Bs. As.

Bibliografía

Aguirre, J.; Ceverio, R. y Brieva, S. (2010) Procesos de concentración y relocalización en la agricultura argentina: Estrategias comerciales y organizacionales de los acopios de granos del sudeste bonaerense. *Revista Ciencias Agronómicas*. 10 (16), 17-23.

Albrieu, J. y Domecq, N. (2009). Cosechas agrícolas argentinas. Producción y estacionalidad por provincia. Etapa II. *Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, UTN*. Recuperado de: <http://www.utn.edu.ar/secretarias/extension/c3tcalendariocosechas.utn>

Battistini, O. (2010). *La subcontratación en Argentina*. Buenos Aires: CEFS.

Bossio, D. (2013). Silo bolsa: tecnología clave en la logística de comercialización y el transporte de granos. Publicación online del Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, UTN. Recuperado de: www.utn.edu.ar/download.aspx?idFile=20613

Carbonetti, F. (2007). Un panorama del transporte automotor de cargas en el país. *Revista Tecnología, Universidad y Empresa* (26), 10-18.

Cicarelli, F. (2010) *Comparar la exportación de granos por el puerto Quequén con la producción nacional de granos (soja, maíz, trigo, girasol), la exportación de los puertos de Rosario y mayormente de su principal competidor, Bahía Blanca, y presentar alternativas para mejorar la relación*. (Tesis de maestría inédita). Universidad Nacional de Mar del Plata: Mar del Plata.

Cortés, A.; Gartner, A. y Sanchez, J. (2007). Cosechas agrícolas argentinas. Producción y estacionalidad por provincia. Etapa I. Publicación online del Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, UTN. Recuperado de: <http://www.utn.edu.ar/secretarias/extension/c3tcalendariocosechas.utn>

de la Garza Toledo, E (2005). "Antiguas y nuevas formas de subcontratación". En Fundación Friedrich Ebert (comp.) *Memorias del seminario. Relaciones triangulares del trabajo (subcontratación y/o tercerización) ¿fin de la estabilidad laboral?* (pp. 27-41). México: Fundación Friedrich Ebert.

de la Garza Toledo, E.; Ballesteros, G.; Hernández Castro, J. J.; Gutiérrez, J. R. y Olivo, M. A. (mayo 2008). Hacia un concepto ampliado de trabajo, de control, de regulación y de construcción social de la ocupación: los "otros trabajos". Ponencia presentada en *VI Congreso Nacional de la Asociación Mexicana de Estudios del Trabajo*, Querétaro.

de La Garza Toledo, Enrique (2009a). El trabajo no clásico y la ampliación de los conceptos de producción, control, relación laboral y mercado de trabajo. En *Sociología del Trabajo* (67), 71-96.

de la Garza Toledo, Enrique (2009b). "Hacia un concepto ampliado de trabajo". En Neffa, J. C.; de la Garza Toledo, E. y Muñiz Terra, L. (Comps.) *Trabajo, Empleo, Calificaciones Profesionales, Relaciones de Trabajo e Identidades Laborales. Volumen I* (pp. 111-141). Buenos Aires: CLACSO.

González, M. del C. (octubre 2007). Agriculturización y agricultores familiares en la región pampeana argentina. Ponencia presentada en *I Seminario de cooperación y desarrollo en espacios rurales iberoamericanos. Sostenibilidad e indicadores*, Almería.

Guber, R. (2004). *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Buenos Aires: Paidós.

Lara Flores, S. (2008). "El trabajo en la agricultura: un recuento sobre América Latina". En de la Garza Toledo, E. (coord.) *Teorías sociales y estudios del trabajo: nuevos enfoques* (pp. 323-344). México: Anthropos.

Maza, O. (2007) "Trabajo precario: notas para una aproximación conceptual". En Drolas, A.; Montes Cató, J. y Pichetti, V. (comps.) *Relaciones de poder y trabajo. Las formas contemporáneas de explotación laboral* (pp. 71-97). Buenos Aires: Poder y Trabajo editores.

Neiman, G. (2010). Los estudios sobre el trabajo agrario en la última década: una revisión para el caso argentino. *Mundo Agrario*, 10 (20), 1-19.

Pontoni, Gabriela (2011). El poder al volante: relaciones laborales en el sector transporte automotor de cargas en la post-convertibilidad. Publicación online del Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, UTN. Recuperado de: www.utn.edu.ar/download.aspx?idFile=17088

Pontoni, G. A. y Silbergleit, M. (diciembre 2010). Relaciones laborales en el sector transporte automotor de cargas. El caso "Camioneros". Ponencia presentada en las *VI Jornadas de Sociología de la UNLP*, La Plata.

Quaranta, G. (2011). "Organización laboral y precariedad ocupacional en la producción de uva de mesa de exportación, Provincia de San Juan (Argentina)". En Mastrangelo, A y Trpin, V (comps.) *Entre chacras y plantaciones. Trabajo rural y territorio en producciones que Argentina exporta* (pp. 201-225). Buenos Aires: Ciccus.

Quaranta, G. y Fabio, F. (2011). Intermediación laboral y mercados de trabajo en agriculturas reestructuradas: el caso del Valle del Uco, Mendoza, Argentina. *Región y Sociedad*. 24 (51), 193-225.

Sánchez, J.; Cortés, A.; Peralta, E. y Díaz, S. (2007). *El Transporte Automotor de Cargas en la Argentina*. Buenos Aires: Universidad Tecnológica Nacional.

Santarelli, S.; Sereno, C., y Trobbiani, C. (2008). Trayectos de vida de los transportistas de granos del suroeste bonaerense: ¿una respuesta para adaptarse a la lógica actual? *Revista Huellas* (12), 225-248.

Sevares, Julio (2008). El desastre ferroviario (y del transporte en general) como política de Estado. *IADE*. Recuperado de: <http://www.iade.org.ar/modules/noticias/article.php?storyid=2630>

Silvestri, J. C. (2007). Infraestructura y logística del transporte granario en la Argentina. *Revista de la Bolsa de Comercio de Rosario* (10), 6-12.

Tsakoumagkos, P. y Bendini, M. (2000). Modernización agroindustrial y mercado de trabajo, ¿flexibilización o precarización? El caso de la fruticultura en la cuenca de Río Negro. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*. 6 (12), 89-113.

Valles, M. S. (2002). *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid: Síntesis.

Willis, Paul (1991). "Notas para uma teoria das formas culturais da reprodução social". En Willis, P. *Aprendendo a ser trabalhador. Escola, Resistência e Reprodução Social* (pp. 209-223). Porto Alegre: Artes Médicas.

Recibido: 16 de septiembre de 2014.

Aceptado: 27 de noviembre de 2014.

Publicado: 29 de diciembre de 2014.