

Trayectos de vida de los transportistas de granos del suroeste bonaerense: ¿una respuesta para adaptarse a la lógica actual?

Silvia Santarelli, Claudia Sereno y Carolina Trobbiani

Departamento de Geografía de la Universidad Nacional del Sur

@ [silviasantarelli@gmail.com; claussereno@hotmail.com; carolinatrobiani@yahoo.com.ar].

Resumen

El sistema de transporte que articula actores, infraestructura y lugares constituye, según su existencia y condiciones, una ventaja comparativa que define la competitividad de un territorio; así, en el sur de la provincia de Buenos Aires -sector marginal de la Región Pampeana, dominio territorial del trigo y otros cultivos- el transporte de granos es un factor relevante pues conecta la producción de una amplia región con el puerto de Bahía Blanca. En este contexto, resulta interesante reconocer tanto los actores involucrados, trayectos de vida y reglas que condicionan su comportamiento como los vínculos derivados de las prácticas socio-espaciales con el fin de develar los conflictos y la participación que les cabe en la construcción de un escenario singular a partir de las estrategias que adoptan para enfrentar las nuevas situaciones que les impone la lógica económica actual.

La metodología empleada contempla las conjunciones cuali-cuantitativa y teórico-práctica desde la realización de entrevistas semi-estructuradas e historias de vida, el trabajo en el terreno y en fuentes documentales para comprender, en especial, la representación de la realidad vivida por los transportistas.

Palabras clave: Sistema de transporte - Trayectos de vida - Prácticas socio-espaciales - Reglas de comportamiento.

Trajetórias de vida dos transportistas de grãos do sudoeste bonaerense: ¿Uma resposta para adaptar-se à lógica atual?

Resumo

O sistema de transporte que articula atores, Infra-estrutura e lugares constitui, segundo sua existência e condições, uma vantagem comparativa que define a competitividade de um território; assim, no sul da província de Buenos Aires -setor marginal da Região Pampeana, domínio territorial do trigo e outros cultivos- o transporte de grãos é um fator relevante, pois conecta a produção de uma ampla região com o porto de Bahía Blanca. Nesse contexto, resulta interessante reconhecer tanto os atores envolvidos, trajetórias de vida

e regras que condicionam seu comportamento, como os vínculos derivados das práticas socioespaciais, para desvelar os conflitos e a participação que lhes cabe na construção de um cenário singular a partir das estratégias que adotam para enfrentar as novas situações que lhes impõe a lógica econômica atual. A metodologia empregada contempla as conjunções quali-quantitativa e teórico-prática, desde a realização de entrevistas semi-estruturadas e histórias de vida, o trabalho de campo e em fontes documentais para compreender, em especial, a representação da realidade vivida pelos transportistas.

Palavras-chave: Sistema de transporte - Trajetórias de vida - Práticas socio-espaciais - Regras de comportamento.

Life experiences of the grain transport in the Southwest of the province of Buenos Aires: An answer to adapt to the present the present logic?

Abstract

The transport system articulating actors, infrastructure and places represents, according to its existence and conditions, a comparative advantage that defines the competitiveness of a territory.

Thus, in the south of the province of Buenos Aires –a marginal sector of the Pampas Region, where wheat and other crops are the main grain production– the grain transport system constitutes an important factor because it connects the production of a wide region with the port of Bahía Blanca. Within this context, it is interesting to consider not only the involved actors, their life experiences and the rules influencing their behavior but also the bonds derived from the socio-spatial practices in order to reveal conflicts and define their role in the construction of a singular scenario resulting from the strategies adopted to face the new situations imposed by the present economy logic. The methodology used includes a combination of qualitative-quantitative and theoretical-practical techniques based on semi-structured interviews, life stories, field research and different documentary sources leading to understand, specially, the representation of the reality lived by transport actors.

Key words: Transport system - Life experiences - Socio-spatial practices - Rules of behavior.

Introducción

Las transformaciones ocurridas en Argentina en la década del '90, ligadas a la reestructuración del sistema productivo, la flexibilidad laboral, la liberación de los mercados, la desregulación e internacionalización de las relaciones y capitales así como la innovación tecnológica, impulsan un profundo proceso de cambio que afecta la vida social, cultural y econó-

mica exigiendo a los actores del sistema de transporte granario una clara modificación de sus comportamientos. Resulta interesante entonces, para comprender la articulación y funcionamiento del sistema, no sólo reconocer los actores involucrados en este circuito, sus trayectos de vida y los vínculos derivados de las prácticas socio-espaciales que los caracterizan sino indagar en las reglas que rigen esta actividad con la finalidad de develar los conflictos y la participación que les cabe en la configuración territorial pues construyen un escenario singular –donde es posible distinguir espacios vinculados o segmentados– como consecuencia de las estrategias que adoptan para enfrentar los nuevos desafíos que les impone la lógica económica actual.

El marco teórico elaborado facilita interpretar este sistema tan complejo y particular pues aporta los recursos conceptuales apropiados para emprender la tarea de desentrañar, entre otros aspectos, las motivaciones que originan las acciones y las estructuras de vínculos entre actores. En este contexto, la metodología empleada, que tiene en cuenta la combinación de procedimientos de recopilación, tratamiento e interpretación de los datos desde un enfoque cuali-cuantitativo así como la realización de encuestas semi-estructuradas y entrevistas en profundidad a distintos actores, se completa con un trabajo minucioso de observación en el terreno, en fuentes bibliográficas y documentos estadísticos y cartográficos. Los cuestionarios, además de contribuir con información valiosa para la caracterización de los partícipes del sistema, aportan una primera aproximación sobre los trayectos de trabajo y se constituyen en instrumentos que orientan la selección de los informantes clave para la entrevista en profundidad.

El objetivo fundamental de ésta última es indagar, utilizando el procedimiento de la historia de vida, sobre las prácticas socio-espaciales de dos generaciones de una familia de transportistas con el fin de reconocer el proceso por el cual transitaron –espacial y temporalmente– que incluye tanto situaciones de continuidad, ruptura, estancamiento, vicisitudes, logros, perfil de las trayectorias, su economía, sentimientos y sensaciones, condiciones de trabajo y las relaciones con el resto de los actores e instituciones, analizando los hechos de acuerdo con los principales acontecimientos sociales, económicos, políticos y económicos que los contextualizan.

Desde la perspectiva teórica, uno de los fundamentos de esta investigación se encuentra en la “teoría de la estructuración social” de Anthony Giddens (1995: 40) cuyo dominio primario “...no es ni la vivencia del actor

individual ni la existencia de alguna forma de totalidad societaria, sino las prácticas sociales ordenadas en un espacio y en un tiempo”.

En este sentido, los conceptos de estructura y práctica socio-espacial, cursos de vida-trayectos de trabajo y familiares, reglas y acuerdos aportan el referente apropiado para interpretar la dinámica del sistema pues proporcionan los fundamentos para que el trabajo empírico resulte explicativo de los fenómenos sociales, se actualice a la luz de nuevos saberes y, por lo tanto, trascienda por la posibilidad de aplicarse en nuevas situaciones.

En resumen se busca, en primer término, reconocer –como resultado del proceso de globalización actual– el escenario donde se desarrollan las acciones de los actores del sistema de transporte de granos; en segundo lugar se procura descifrar las redes de vínculos, reglas y acuerdos que condicionan el comportamiento de los actores y, por último, desde una visión dinámica comprender, a partir del curso de vida de una familia de un transportista, los momentos que resultan significativos, acontecimientos y fuerzas sociales que modelan sus comportamientos.

Incidencia del contexto global en el sistema de transporte de carga de granos

El transporte de carga granaria, entendido como tejido que articula actores y lugares de oferta y demanda de la producción constituye, según su existencia y condiciones, una ventaja comparativa que define la competitividad de los espacios al posibilitar el intercambio de mercancías. En esta línea de pensamiento, María Paz Saiz Mingo (1993: 10) afirma que:

“...las regiones mejor situadas con medios de transporte están en una posición competitiva ventajosa respecto de los territorios periféricos o infradotados por su mejor nivel de accesibilidad, de costes de transporte incluso, de atractivo para la inversión”.

Si bien el área de estudio –suroeste de la provincia de Buenos Aires– es un sector marginal de la Región Pampeana –dominio territorial del trigo y otros granos– el transporte de carga de granos se convierte en un factor relevante pues conecta la producción de una amplia región con el puerto de

Bahía Blanca¹ (Figura N° 1). En este ámbito, la ciudad del mismo nombre se destaca por constituir un importante nodo de comunicaciones debido a la existencia de infraestructura de transporte marítimo, terrestre, ferroviario y aéreo que permite el enlace de este centro con los mercados del país e internacionales; su carácter portuario la convierte en receptora de la producción agrícola y otras mercancías generadas en la zona circundante gracias a una amplia red circulatoria.

Sin embargo, el transporte granario automotor se caracteriza por una escasa estructura organizativa a pesar de contar con un elevado número de representantes; entre los mismos se destacan las pequeñas empresas cuentapropistas –80% del total–², en menor proporción las medianas empresas de transporte –17%– y los comisionistas –0,3%–; también existen asociaciones de transportistas que agrupan a los cuentapropistas, importantes empresas acopiadoras sin transporte propio y no cuenta con grandes empresas de transporte. Cabe aclarar que el universo, al cual se aplica el cuestionario semi-estructurado³ –además de las entrevistas que se realizan al resto de los actores del sistema–, se refiere sólo a los transportistas e intermediarios que poseen vehículo propio, localizados en Bahía Blanca, de los cuales fueron entrevistados treinta.

El sistema devela el impacto de la globalización pues los transportistas y los vínculos que se generan por esta actividad sufren las consecuencias de los cambios de este nuevo orden al cual deben adaptarse, tales como las

-
- 1 Este trabajo es un resultado del proyecto: *Redes, vínculos y actores en los procesos de estructuración socio-espacial en el suroeste bonaerense*, financiado por SECyT-UNS, y realizado a partir de una experiencia entre investigadores del Departamento de Geografía y Turismo de la UNS e INTA, Balcarce.
 - 2 Los cuentapropistas poseen uno o dos vehículos, con capacidad de carga de 30 toneladas y una antigüedad promedio de 22 años. Las medianas empresas poseen de tres a diez camiones, se caracterizan por la escasa disponibilidad de vehículos propios y en época de cosecha contratan hasta 60 unidades. Los comisionistas trabajan con una planta de 40 camiones contratados; completan el sistema los exportadores, el corredor, el operador de playa de estacionamiento y el representante de la comercialización.
 - 3 Los cuestionarios semiestructurados que contemplan ítems como año y motivo de creación de la empresa, tamaño de la flota, tipo de cargas, orígenes y destinos, rutas utilizadas y estado de conservación, época de mayor trabajo, modalidad y cumplimiento de los acuerdos y plazos de pagos, entre otros (Iriarte, Brieva y Santarelli, 2005: 23), se aplicaron durante los años 2003-2004 y las entrevistas en 2005. La selección de las personas a entrevistar forma parte de un diseño de muestreo teórico no probabilístico basado en la combinación de distintos procedimientos –dirigido, por conveniencia y del tipo bola de nieve– que culmina con la saturación de las respuestas.

derivaciones del avance de la tecnología y de la implementación del modelo neoliberal con repercusiones importantes en actores, estructuras y vínculos (Figura N° 2).

La situación descripta, sumada a la crisis político-financiera que afectó la economía de Argentina entre los años 2000 y 2001 condiciona, aún hoy, las expectativas de los actores del transporte pues como consecuencia de las experiencias vividas tienen sentimientos encontrados, en su mayoría pesimistas sobre el futuro. En sus relatos expresan, entre otras dificultades, que durante los últimos quince años ha sido difícil afrontar el mantenimiento y renovación de las unidades debido a la inestabilidad económica, el aumento de los costos y fletes regidos por tarifas muy bajas y la falta de pago que les impedía cumplir con las obligaciones bancarias.

Al respecto, muchos expresan:

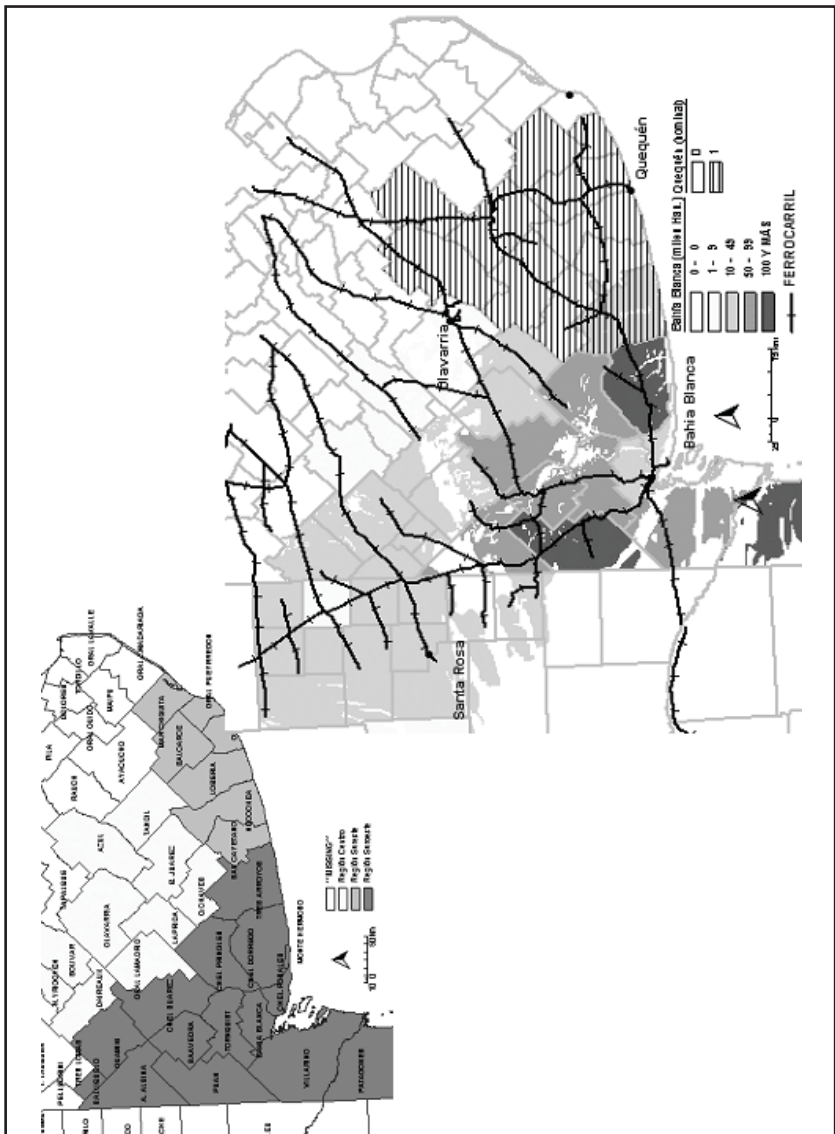
“En el 2000-2001 la causa fue que no pagaba nadie, y casi nos fundimos todos. Los fletes no valían nada, había que hacer viajes por nada” (cuentapropista, dueño de un camión).

“Los momentos más difíciles podría decir que los viví en el 2001, con todo lo de la pesificación, fue lo más difícil económicamente hablando, ya que por momentos no era nada rentable ya que el costo de repuestos, lonas y gomas era muy alto, y estas son cosas que necesitamos para poder trabajar, como también el combustible” (cuentapropista dueño de un camión, dedicado al transporte hace 16 años).

Del mismo modo, las innovaciones técnicas crean necesidades, expectativas, percepciones y demandas que en conjunto generan nuevos objetos materiales e inmateriales y, en consecuencia, transforman el uso y ocupación del espacio definiendo una nueva configuración territorial que, de manera progresiva, cambia la faz de la tierra. Esta perspectiva engloba una serie de cuestiones complejas y difíciles de explicitar en todos sus alcances tal como se evidencia en las connotaciones de la informática en la sociedad y que los mismos cuentapropistas asumen y expresan:

“...todo el mundo especula, mas con los medios de comunicación que hay hoy, por Internet van consultando como está la Bolsa de Chicago...” (Empresa de transporte, 4 camiones, 8 años de antigüedad).

Figura N° 1. Área de estudio y producción afluyente a los puertos de Bahía Blanca y Quequén.



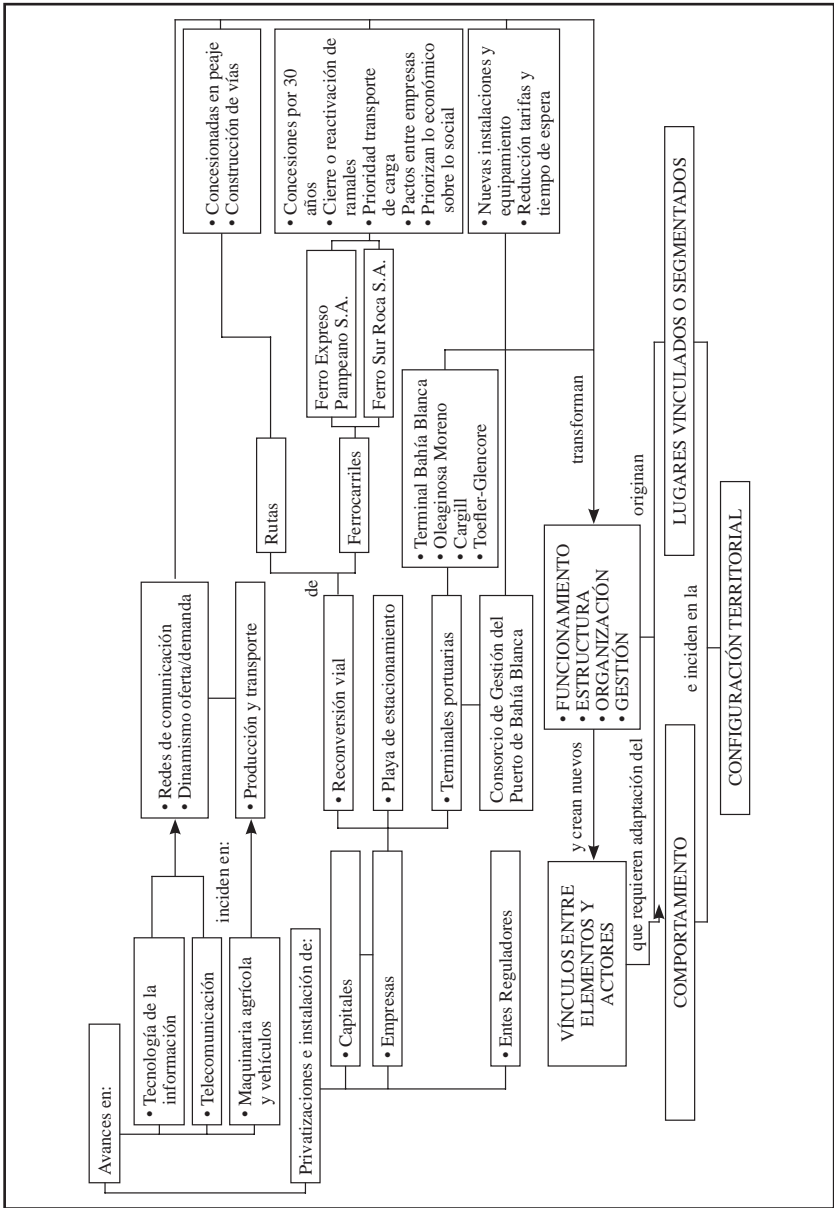
Fuente: Ministerio de Asuntos Agrarios de FeroExpreso Pampeano S.A., Fero Sur Roca S.A. y Consorcio de la Gestión de Puerto de Bahía Blanca y datos obtenidos de las encuestas (2004-2005). Elaborado por los autores.

El avance de la tecnología, máxime en comunicaciones e informática, incide entonces en la formación de una concepción mental –individual y paulatinamente global– con características distintivas. Ricardo Méndez (1997: 21) afirma que la innovación tecnológica

“...es, sin duda, un componente esencial de nuestras sociedades y de sus sistemas productivos, cuya intensificación contribuye a transformar los comportamientos y la lógica organizativa de los individuos, empresas e instituciones, con los consiguientes impactos sobre la organización de los territorios”.

En el área objeto de esta presentación, los efectos se evidencian en la mayor accesibilidad a los medios de comunicación, que permiten conocer la tendencia de la demanda; en la organización interna del circuito de exportación, coincidente con la puesta en funcionamiento del sistema de cupos coordinado en la playa de estacionamiento El Triángulo; y en la posibilidad de contar con más y mejores medios de comunicación, que permiten la interconexión entre actores y una mayor seguridad y control en los trayectos diarios. Asimismo, el desarrollo de la política neoliberal que favoreció las privatizaciones de los puertos y del ferrocarril imprime nuevas pautas de funcionamiento con fuertes consecuencias en el diseño del circuito de comercialización de granos y en la configuración territorial.

Figura N° 2. Incidencia del proceso de globalización en la estructura del transporte de granos del Suroeste Bonaerense.



Fuente: elaborada por los autores.

¿La red de vínculos se estructura a partir de reglas institucionales y acuerdos internos?

En un contexto signado por la desregulación y la competencia, los transportistas construyen –en un proceso singular para cada actor y espacio– escenarios particulares donde experimentan sus percepciones y manifiestan su comportamiento, resultado de su adaptación y aceptación de las reglas que rigen el sistema tanto institucionales como de funcionamiento interno y cotidiano; reglas que deben ser reconocidas e identificadas para comprender la visión de los actores, las relaciones entre componentes y la incidencia de los procesos globales en la conformación de la estructura social que los caracteriza. Así, Iriarte, Brieva y Santarelli (2005: 18) expresan que

“...las empresas asumen distintas formas de coordinación o vinculación con el mercado, que van desde la competencia en forma individual vía precios hasta la integración vertical, pasando por un conjunto de estrategias ‘híbridas’ entre las que se encuentran innumerables formas de acuerdos o alianzas de cooperación interempresarial”.

Estos vínculos y acuerdos están basados en la palabra, simple conocimiento o amistad, al respecto las autoras citadas anteriormente (2005: 18-19 y 57) afirman:

“...que la confianza es un mecanismo de coordinación informal, barato, y muy flexible, de gran importancia en la actividad económica que reduce los costos de transacción y hace posible la existencia de contratos informales e incompletos denominados también implícitos, ‘blandos’ o contratos ‘que se cumplen solos’... La característica dominante de la mayoría de estos acuerdos es el ‘corte informal o de palabra’, donde no existe un contrato legalizado que detalle los derechos y obligaciones específicas de las partes”.

La Figura N° 3 resume los códigos distintivos y la trama de relaciones de los actores del sistema de transporte granario, inferidos a partir de las opiniones, acciones y estrategias que reproducen en sus prácticas cotidianas, expuestas en las entrevistas y cuestionarios. De este modo, los vínculos más significativos y frecuentes son aquellos que entablan los cuentapropistas con las grandes empresas de transporte y las firmas acopiadoras y, en menor proporción, con productores e industrias; por su parte, las grandes empresas se vinculan con los acopiadores y en menor medida con los productores;

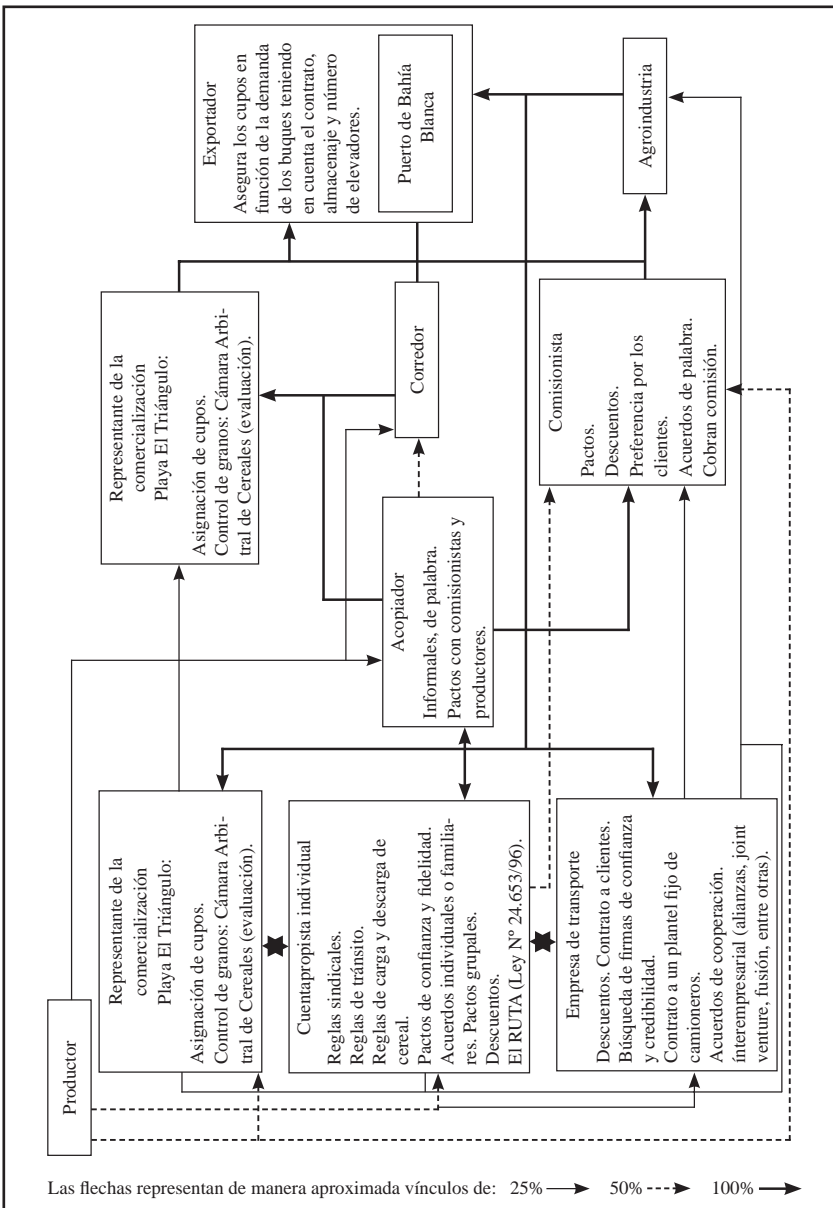
las asociaciones de transportistas (gremio) con las firmas acopiadoras y en menor cantidad con productores e industrias; los comisionistas se relacionan con las firmas acopiadoras y productores y se observa el destacado papel que desempeña el corredor como nexo dentro del circuito de exportación.

Estos vínculos derivan en beneficios tales como seguridad de tener trabajo, de recibir en tiempo y forma el pago acordado y un volumen conveniente de granos por un tiempo prolongado, además de contar con ventajas económicas en los pactos directos como los que se establecen entre empresas y productores.

Sin embargo, estos acuerdos también generan conflictos y dificultades según las características del pacto y de los actores que lo protagonizan. Así, los pequeños cuentapropistas tienen mayor dependencia con las firmas más poderosas y de gran poder de negociación y, en ocasiones deben aceptar tramos deteriorados o tarifas desfavorables; las grandes empresas soportan gastos extras de seguros y legales y el comisionista ocasionalmente debe pactar menores comisiones. Todos los transportistas comentan que si bien el sistema de cupos y la playa de estacionamiento El Triángulo aportan beneficios pues ordenan y controlan el flujo de camiones al Puerto de Bahía Blanca y aunque brindan espacio y servicios también les ocasionan dificultades por la "...verificación de la existencia de cupos para descarga en puerto..." que presenta ciertas irregularidades. Asimismo, el RUTA (Registro Único de Transporte Automotor) por el cual se certifica el vehículo para transportar carga, es decir la verificación técnica vehicular, el pago de seguros, la presencia de patentes nuevas en chasis y acoplados y empleados declarados, es un trámite que muestra la

"...articulación público-privada en las acciones tendientes a ordenar y coordinar las actividades del sector..." con "...amplia adhesión por parte de los transportistas de granos de la región" (Iriarte, Brieva y Santarelli, 2005: 58, 71 y 77).

Figura N° 3. Red de vínculos y reglas de comportamiento de los actores del sistema de transporte de carga.



Fuente: elaborada por los autores sobre la base de entrevistas y cuestionarios realizados durante 2003-2005.

Para comprender la complejidad del sistema y completar la estructura de relaciones de los transportistas de granos se examinan, además de los establecidos en la Figura N° 3, los vínculos institucionales, profesionales y gremiales, considerados como una nueva estrategia para adaptarse a las transformaciones que los cambios globales y las políticas económicas ejercen en la región; modalidades que contribuyen, entre otros aspectos, al debilitamiento sindical como lo indica una síntesis de las opiniones vertidas por los transportistas quienes –un 66%– manifiestan no pertenecer a sindicatos o asociaciones mientras que el resto –34%– afirma integrar alguna institución, porcentaje distribuido entre dos entidades locales, la Asociación de Propietarios de Camiones y el Centro de camioneros y una nacional, la Federación Argentina de Entidades (FADEAC), a la cual sólo está asociada una empresa. Los motivos que los impulsan a formar parte de estas uniones se fundamentan en la posibilidad de luchar por intereses comunes y defender su actividad; a pesar de ello, los valores expuestos corroboran la débil participación en entidades y expresan la escasa organización y compromiso del sector.

En cuanto a los vínculos profesionales, el 62% de los entrevistados indica que posee asesoramiento de un contador, el 24% de un abogado, mientras que el 14% manifiesta no requerir ningún asesoramiento profesional; en este último rango la mayoría son cuentapropistas y en menor proporción empresas de transporte; además se detecta que las grandes empresas son las entidades que buscan mayor asesoramiento técnico (Iriarte, Brieva y Santarelli, 2005: 63).

Vivencias y trayectos de vida en la construcción de un escenario singular

El espacio es el resultado de un proceso que contiene las prácticas sociales –particulares de cada sector involucrado– ligadas a la manera de utilizarlo y percibirlo (Lefebvre citado por Oslender, 2002: 5) y que pueden reconocerse a través de las representaciones mentales que los actores experimentan en sus trayectos de vida y de trabajo. En este sentido, la cultura local y las prácticas cotidianas asociadas conforman en los sujetos el sentido de pertenencia, son las primeras experiencias del individuo que al ser contextualizadas desde

dichas prácticas y con el transcurso del tiempo adquieren trascendencia pues conforman paulatinamente la identidad, son movilizadas con fines prácticos y se manifiestan en expresiones espaciales de transformación derivadas, en especial, del uso y ocupación de los lugares.

En consecuencia, cada actor decide condicionado por una serie de factores –como experiencias personales, valores, fin que persigue, carga psicológica, social, cultural y situación económica, entre otros– que en conjunto definen su modo de pensar o racionalidad ante un evento. Esta última, entendida como el papel estratégico de las maneras de pensar y de comportarse, “...implica coherencia entre objetivos, interpretaciones, estrategias y prácticas” (Alonso, 2003: 5) así como una autoevaluación sobre el resultado de la acción emprendida.

En este contexto, el análisis de la historia de vida de una familia con dos generaciones de transportistas permite comprender las prácticas sociales, los esfuerzos que realizan para alcanzar la máxima eficiencia y competitividad en cada una de sus actividades y reconocer las posibilidades y obstáculos que la realidad les impone; de este modo, se devela la manera en que construyen sus representaciones según las expectativas que les resulta posible alcanzar y aquellas deseables.

Trayectos de dos generaciones de una familia de transportistas

El trabajo de los transportistas en Argentina ha transitado, en las últimas décadas, por diferentes situaciones y experimentado, en varias oportunidades, un cierto bienestar aunque innumerables vicisitudes –en su mayor parte de inestabilidad económica– con un fuerte recrudescimiento a fines de la década del ‘90. Al respecto, y si bien las entrevistas semi-estructuradas mostraron diversas trayectorias, resulta interesante analizar –a partir de una selección detallada– una entrevista a una familia que cuenta con dos generaciones de transportistas. Con el sustento de distintos autores (Cavalli, 2006; Blanco y Pacheco, 2003 y Graffigna, 2005, entre otros, que se basan en Elder, 1994) es posible definir, en primera instancia, el concepto de “curso de vida” o “trayecto de vida” como una secuencia de eventos y roles sociales de carácter amplio que moldean los cursos de vida individuales y

colectivos y que reconocen a partir de cinco principios clave⁴ orientadores de las investigaciones. En este punto es oportuno transcribir a Giarracca y otros (2001: 308 y 331) quienes entienden la noción de “cursos de vida”

“...como una interacción de las trayectorias generacionales tales como las carreras laborales y las sendas familiares... sujetas a condiciones cambiantes, a tendencias macro-sociales muy difíciles de controlar desde el nivel de los sujetos”.

En este sentido, resultan esclarecedoras las reflexiones sobre los cursos de vida de María Luisa Graffigna (2005: 2):

“Los distintos actores sociales recorren a lo largo de sus vidas un continuo de experiencias que van trazando itinerarios..., que se construyen simultánea y pluralmente en múltiples dimensiones: familiar, social, laboral, política, religiosa, cultural. Esto nos lleva a poner la mirada en los procesos vitales que constituyen el marco para interpretar los distintos momentos significativos en la historia de nuestros entrevistados... la idea de trayectoria... se vincula a la de ‘recorrido’ (Godard, 1996) o a la de ‘curso de vida’... en términos de rupturas y continuidades: a lo largo del recorrido que las personas o familias transitan surgen ‘hitos’ o momentos significativos... Este entrelazamiento de distintos dominios se pone de manifiesto en las palabras de Godard (1996: 18): ‘Cada unidad de observación, cada individuo es por lo menos cuatro historias: historia residencial, historia familiar, historia de formación e historia profesional’... Un punto central... en el análisis de biografías es la construcción de temporalidades... poniendo la mirada en las coyunturas familiares y transformaciones del contexto –el Estado y sus políticas, las instituciones, por ejemplo– y un énfasis especial en los cambios producidos en lo laboral –cambios en el lugar, el tipo o la modalidad de trabajo–”.

En el marco teórico expuesto, los acontecimientos histórico-políticos que condicionaron la vida social y económica en Argentina son revividos y ubicados en un contexto real, con sentido, desde el relato de América (esposa

4 Los cinco principios fundamentales son el de 1) “desarrollo a lo largo del tiempo” que propicia el estudio de las vidas en períodos que muestran el proceso evolutivo y el intercambio entre la vida social e individual; 2) de “tiempo y lugar” por el cual se afirma que “El curso de vida de los individuos está encajado (embedded) en un tiempo histórico y en un espacio” (Elder *et al.*, 2003: 12); 3) “timing”, es decir, el momento en que ocurre un evento y que es particular tanto del individuo como por las circunstancias; 4) de las “vidas interconectadas”: los seres humanos viven relacionados, en redes “...donde se expresan las influencias histórico-sociales” (Elder, 2002); y 5) “libre albedrío”: “los individuos si hacen elecciones y llevan a cabo acciones, y de esta manera construyen su propio curso de vida...” (Elder, 2001); aunque con limitaciones (referencias a Elder, en Blanco y Pacheco, 2003: 161).

y madre de transportistas) quien narra –en una articulación entre presente, pasado y futuro– los esfuerzos, sacrificios y unión de su familia para volver a empezar luego de momentos difíciles y seguir adelante con sus vidas pues, al igual que otros transportistas, intentan sobrevivir a la inestabilidad e incertidumbre de los últimos tiempos.

Los criterios seleccionados para analizar esta historia se resumen, entonces, en identificar los aspectos que significaron progreso, las ventajas y desventajas de la actividad laboral, dificultades, logros, vínculos entre miembros, principales acontecimientos y las percepciones sobre la historia de la familia signada por un tipo de trabajo demandante. De este modo, la entrevista se centra en la madre de quien se pretende obtener una apreciación imbuida del sentimiento y la experiencia de toda una vida; en su relato destaca que esta actividad implica rutinas, aceptar un modo de vida y la necesidad de adaptarse a costumbres y modalidades diferentes.

Yo me llamo América, mi esposo siempre hizo esta actividad desde muy jovencito, comenzó a los 17 años... Acompañé a mi marido en muchos viajes, pero realmente no me sentía cómoda porque el ritmo de vida de ellos era muy distinto a lo que yo estaba acostumbrada a vivir en mi casa, por la higiene, porque antes no había las comodidades que existen ahora.

- El nacimiento de su primer hijo

La rutina del camionero implica viajes continuos y constantes ausencias que, si bien incrementan sus ingresos, lo alejan del grupo familiar, en el cual la esposa cumple un papel fundamental cuando el padre se traslada; así América cuenta los desencuentros que sufrió, en especial durante el nacimiento de su primer hijo.

Él se fue de viaje un día a las cinco de la mañana... bueno yo me descompose tres días antes, un martes y mi hijo nació un jueves, el 27 de abril. Cuando volvía se le rompió el camión. Él regresó el sábado a la una de la tarde y yo a las 11 de la mañana había regresado con mi bebé acá, a casa. Así que nos fuimos los dos y volvimos pero yo ya con mi hijo... prometió nunca faltar a los cumpleaños de sus hijos porque había faltado al nacimiento, así que nunca faltó... si tenía un viaje lo suspendía y se quedaba. Bueno fue muy sacrificada la vida...

- Evolución en la actividad

A medida que pasan los años y progresan en esta actividad comienzan los cambios, en este caso de la herramienta *indispensable para el transportista, el camión; América narra que a su esposo “se le rompió el camión”* y sobre la emoción que sintieron al cambiar el “mercedes chiquitito” por otro más grande, frases que demuestran las dificultades para renovar las unidades y caracterizan, desde el recuerdo, el transporte granario en Argentina que, de acuerdo con Iriarte, Brieva y Santarelli (2005: 17) es “...un sector que presenta una fuerte atomización, obsolescencia del parque automotor y una escasa organización empresarial...”. América rememora momentos difíciles pero emotivos.

...cuando yo me casé con él ya tenía su primer camioncito; éramos novios y se compró el camión... un merceditos chiquitito, cuando lo fue a cambiar por el Mercedes grande..., para ese entonces ya lo había ido a ver y era tanta la emoción de cambiar el camión que lo quería ver a cada rato; nos parábamos en una esquina y lo espiábamos, al camión, lo mirábamos porque era como algo inalcanzable pero iba a ser para nosotros y entonces, para que el dueño –que nos vendía el camión– no se diera cuenta que nosotros estábamos tan entusiasmados nos parábamos en una esquina, enfrente, y lo espiábamos al camión, como si se estuviese, que se yo, que se iba a ir o lo íbamos a perder. Bueno lo tuvimos y así con mucho sacrificio.

- Dificultades en el camino: una anécdota...

Es necesario remontarse al momento histórico al cual refiere América en su relato –principio de los años `80– y analizar –para comprender en toda su magnitud la situación– los principales acontecimientos y las políticas gubernamentales que configuraron las distintas épocas en Argentina. A mediados de la década del `30 y hasta casi finalizar los años setenta se produce un fuerte incremento del parque automotor que no fue acompañado del mismo modo por la inversión del Estado en rutas y caminos rurales. Al respecto Brieva, Iriarte y Santarelli (2005: 28) opinan que

“Hasta la década del `80, los fondos públicos recaudados mediante el impuesto a los combustibles representaban alrededor del 50% del presupuesto destinado a la inversión vial nacional... Durante esta década el problema del desfinanciamiento que afectaba los caminos rurales se hace extensivo a toda la red...”.

Más tarde, a principio de los `90, la red vial se privatiza por Decreto-Plan 823/89 de Reconversión Vial, concesión subvencionada por diez años para veinte corredores con peaje, aproximadamente 9.700 Km. de rutas pavimentadas (Santarelli, 2001: 130).

“En el decreto se declara... el estado de emergencia en el que se encuentra la red caminera nacional cercana al colapso por intransitabilidad... A fines del año 2003 caducó la concesión y se renegotió una nueva por un período de 5 años, computados a partir de la posesión el 1 de noviembre de 2003...” (Brieva, Iriarte y Santarelli, 2005: 28 y 33).

Para principios del `80 fuimos a Pehuajó y nos agarró una lluvia terrible y estuvimos cinco días en un campo porque no podíamos salir, porque no nos permitían por los caminos vecinales salir porque eran de tierra y se estropeaban;... hasta que después nos permitieron salir y no podíamos avisarle a la familia, nada, los chicos habían quedado con mi mamá... fue una escapadita que yo me hacía un fin de semana con él porque nos fuimos el viernes y se hizo como cinco días, no podíamos volver. Así que eso también fue una anécdota linda porque estuvimos en el campo vimos muchísimas cosas, la pasamos bien a pesar de las lluvias y los trastornos que ocasionó, no poder volver a casa.

- ¿Esfuerzo sin sentido?

Ante la necesidad de seguir adelante, superar la crisis económica y los riesgos que implica mantener en condiciones los vehículos, la familia se separa por períodos más largos. Esto los obliga a adaptarse como personas y núcleo familiar, con el consecuente impacto en el arraigo y en la identidad, pues deben acostumbrarse a estar alejados por mucho tiempo, afrontar los problemas, tomar decisiones desde la distancia y regular su trabajo y sus vidas por distintos aspectos como los tiempos de cosecha; aspectos que los obligan a incursionar por lugares distantes e interactuar con ambientes o personas desconocidas. América no olvida las separaciones...

Cuando no había trabajo, bueno tratábamos de ajustarnos con los ahorros que lográbamos en la cosecha y después yo también trabajaba, así que lo ayudaba a él... Él se fue a trabajar a Rancul y a Santa Fe... en los límites de La Pampa con San Luis, se fue a Santa Fe estuvo tres meses, venía cada 20 días y bueno, cuando logró hacer un dinero se nos fundió el camión así que bueno, todo el sacrificio que había hecho se fue. Esa es una anécdota que para nosotros es triste, porque de sacrificarnos y trabajar tanto, separarnos y todo y bueno... volvió con las manos vacías; después te vuelvo a repetir estuve trabajando para ayudar a mi marido...

- Volver a empezar: la inflación

Los principales procesos inflacionarios en Argentina (Tabla N° 1), en particular los ocurridos desde mediados del siglo XX, derivados de las Políticas económicas instauradas por los distintos gobiernos, entre otros aspectos, permiten obtener un panorama sobre los períodos de caos económico que afectaron a diversos sectores del país y, por supuesto, a América y su familia. América cuenta que no obstante, y a pesar de sufrir las consecuencias de distintas crisis y en un intento de aumentar su flota de camiones –después de estar ahorrando para lograrlo–, deciden comprar otro camión durante un nuevo período inflacionario. Sin embargo, el aumento constante de los precios los obliga –al igual que muchos colegas– a deshacerse de sus bienes de trabajo, los vehículos, aunque con más suerte que otras personas pues lograron pactar la deuda con la empresa. Al respecto América comenta:

En la época de la inflación habíamos logrado después de diez años comprar otro camión. Nos casamos en el '71 así que en el '80 habíamos logrado comprar otro camión y lo cambiamos por un 0 Km. y la inflación se llevó el auto, los dos autos que teníamos, dos lotes y el camión que habíamos comprado 0 Km. Entonces... no podíamos permitir que la deuda nos llevara la casa porque era el respaldo que teníamos, si bien es cierto que teníamos otro camión, pero... nos llevaba la casa si no pagábamos. Trabajamos durante catorce meses para pagar la cuota y después no la pudimos sostener mas, así que nos llevó, la Ford, el camión; la Ford aceptó el camión, pero nos decían que si ellos recibían de toda la gente que debía, no era negocio, pero por el comportamiento de haber pagado bien, bueno nos recibió el camión. Así que bueno, lo perdimos pero contentos porque podíamos seguir trabajando o volver a empezar... y volvimos a empezar.

Tabla N° 1. Períodos y porcentajes anuales de inflación. Crisis que afectan a Argentina.

Período	Año, característica destacada e inflación según índice de precios al consumidor	
1948-1974	28% tasa promedio de inflación (medida por el Índice de Costo de Vida).	
	1958	31,6%
	1959	113,7%
	1960	27,3%

Desde 1974 a 1976 sin acceso al crédito, inflación, emisión monetaria.			
1975-1985	Supera tres dígitos anuales		
	Junio de 1975	“Rodrigazo”	
	24/marzo/1976-10/ diciembre/1983	Golpe militar	
Desde 1983 a 1989 sin acceso al crédito, inflación, emisión monetaria.			
1985-1989	1985	Primer semestre 303,9%	
	Junio 1985	30,5% (tasa mensual)	
	Febrero de 1986	1,7% (tasa mensual) - Plan Austral (estabiliza precios)	
	Plan Primavera 1989	Hiperinflación	
		Variación anual de los precios al consumidor más del 3.000%	
	Julio de 1989	Incremento del índice de precios al consumidor alcanzó un 196,60%	
	El Presidente Ménem reemplaza al Presidente Alfonsín		
Década de 1990	Plan de Convertibilidad reducción en la tasa de inflación minorista anual. Deflación. Se importaban productos por el valor del dólar.		
	Enero de 1990	79,2%	
	Marzo de 1990	95%	
	1994	Crisis del Tequila: devaluación del peso (México, fines de 1994, en Argentina caída de la producción más del 4%).	
	Segundo quinquenio	Reevaluación del dólar, disminución del precio en dólares de las commodities agrícolas e industriales, políticas monetarias deflacionistas, devaluaciones fiscales.	
	Entre 1996 y 1997	1996 crisis en Tailandia, devaluación del Baht que arrastró a Corea, Hong Kong e Indonesia. Efecto arroz. 1997: Crisis del sudeste asiático. Caída de la Bolsa de Hong Kong.	
17 de agosto de 1998	Cesación de pagos de la ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, provoca crisis en mercados del mundo, conocida como crisis del vodka.		
12 de enero de 1999	1998: crisis económica en Japón. Devaluación del real en Brasil, mega préstamo para salir del problema financiero: efecto caipirinha. Posteriormente crisis de Turquía, último salvataje de los organismos financieros internacionales.		

2000 hasta actualidad	2001	2001 comienza a salir de la crisis el sudeste asiático. Fines del año 2001 e inicios del año 2002: efecto tango. Corralito.
2002	6 de enero de 2002	Salida de la convertibilidad.
	2002 en adelante	Incremento moderado de precios.

Fuente: elaborado por los autores sobre la base de Blanco (2005), Marongiu (2004) y Pérez Regueira (2004).

- Ser como papá

La historia se repite y, en un volver a empezar, el hijo decide realizar la misma actividad; así se identifica como su padre “camionero”, profesión que se asume como una tradición familiar. Al respecto es oportuno recordar las difíciles circunstancias que viven muchos jóvenes en Argentina traducidas en la falta de posibilidades para acceder a puestos de trabajo que les permita vivir; esto los lleva a continuar –cuando tienen esta oportunidad– con la empresa de sus padres. América cuenta:

A mi hijo le compramos un camión todo destartado lo arreglamos y fue también su primer comienzo. Mi hijo en este momento sigue el mismo trabajo de su papá. Otra cosa no ha hecho más que ser camionero igual que su papá. Y mi esposo también toda la vida fue camionero.

Reflexiones finales

El sistema de transporte cumple una función relevante pues relaciona un conjunto de actividades, bienes y localidades, posibilita el intercambio de producción y genera trabajo. De esta manera,

“La infraestructura tiene efectos estructurantes sobre el territorio y sus regiones al atraer nuevas localizaciones de empresas industriales y de servicio, mejorar la competitividad de las ya existentes, impulsar el crecimiento y generar empleo” (Roccatagliata, 1998: 100).

El orden económico actual configura, en Argentina, situaciones de competencia o complementariedad pues articula o fragmenta los lugares según las posibilidades/potencialidades que poseen para insertarse en mercados

especializados o conectarse con un costo competitivo y dificulta sostener en el tiempo determinado tipo de trabajo, en particular para aquellas personas que carecen de posibilidades. Para ello los actores despliegan, según María Luisa Graffigna (2005: 3) estrategias de supervivencia, que incluyen las estrategias de ocupación que “...viabilizan la inserción, mantenimiento y avance dentro de las ocupaciones que el mercado actual de trabajo ofrece” (Suárez, 1995: 119) y que los transportistas adoptan, como respuesta y a modo de adaptación, implementando reglas para mantener la cohesión del sistema y permanecer en el mismo. En este contexto, en el suroeste bonaerense, las empresas de transporte –tanto automotor como ferroviario– priorizan el factor económico, reestructuran las vías y los trayectos y controlan la comercialización de acuerdo con sus intereses económicos.

En consecuencia, el análisis de las características de los actores involucrados en el transporte granario y de los vínculos que entablan muestra que existe un predominio de los acuerdos informales y pactos locales, de palabra, sobre la base de relaciones de confianza que en ocasiones es desventajosa para los cuentapropistas pues necesitan asegurarse los viajes para permanecer en el sistema; además, evidencian una capacidad desigual para sobrevivir en esta tarea dependiendo del capital inicial y de las experiencias que se transmiten de generación en generación donde la red de vínculos y las reglas juegan un papel preponderante.

Ser transportista es un trabajo que exige desplazamientos de uno de los integrantes del grupo familiar y en ocasiones involucra al resto; y si bien Giarracca y otros (2001: 331) se refieren al proceso migratorio, los desplazamientos temporales de los camioneros producen efectos similares aunque superados por los vínculos que entablan con familiares, de trabajo o con la comunidad, que constituyen referentes simbólicos y sociales

“...que le da al individuo el sustento de un mundo de la vida en común en las instancias de desarraigo... Es en el momento de la toma de decisiones cuando se evidencian los procesos a través de los cuales los sujetos producen y reproducen la propia vida social, desplegando en tales momentos sus capacidades creativas, y ciertas prácticas que les permitan por ejemplo persistir en las actividades laborales o mejorar sus condiciones de vida”.

Por último, y retomando las primeras ideas de este trabajo, el análisis de la dinámica de la vida laboral de la familia entrevistada refleja los acontecimientos socio-económicos y políticos que marcaron la sociedad argentina

y, aunque no contempla a todos los transportistas del suroeste bonaerense quienes tienen diferentes posibilidades, nivel socioeconómico y percepciones particulares, es representativa del colectivo. Puede afirmarse, entonces, que los transportistas comparten vínculos, construyen espacios y redes, su comportamiento responde a reglas, y los rasgos de su identidad son definidos por los roles que cumplen dentro del sistema, con cierta generalidad y semejanza entre los miembros del grupo y permanencia a través del tiempo.

Bibliografía

- ALONSO, Osvaldo (2003). "La lógica de los actores y el desarrollo local". En *2° Congreso Argentino de Administración Pública. Sociedad, Estado y Administración*. Centro Universitario Regional Zona Atlántica, Universidad Nacional del Comahue, Neuquén, pp. 1-13.
- BLANCO, Alfredo Félix (2005). "Inflación: Una mirada al pasado". En *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, N° 42. <<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ar/>>.
- BLANCO, Mercedes y PACHECO, Edith (2003). "Trabajo y familia desde el enfoque del curso de vida: dos subcohortes de mujeres mexicanas". En *Papeles de Población*, N° 038. Redalyc, Universidad Autónoma del Estado de México, México, pp. 159-193. <www.redalyc.com>.
- CAVALLI, Stefano (2006). "Percepciones de eventos históricos en el transcurso de la vida". Zamora, Centro de Estudios Rurales, El Colegio de Michoacan.
- CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA. <www.elconsorciodegestiondelpuertodebahia blanca.com>.
- CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO QUEQUÉN. <www.quequen.com.ar>.
- FERROEXPRESO PAMPEANO S.A. (1998). Área de cobertura de FerroExpreso Pampeano. Red de vías y estaciones. Plano Inédito.
- FERROSUR ROCA S.A. (2000). Transporte de cargas servicio integral. Inédito.
- GIARRACCA, Norma; BIDASECA, Karina y MARIOTTI, Daniela (2001). "Trabajo, migraciones e identidades en tránsito: los zafreros en la actividad cañera tucumana". Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA). Lima. <<http://www.ifeanet.org/presentacion/present.php>>.
- En GIARRACCA, Norma (comp.), *¿Una nueva ruralidad en América Latina?* Grupos de trabajo de CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Agencia sueca de desarrollo internacional (ASDI), Buenos Aires, pp. 307-337.
- GIDDENS, Anthony (1995). *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Amorrortu, Buenos Aires.
- GRAFFIGNA, María Luisa (2005). "Traectorias y estrategias ocupacionales en contextos de pobreza: Una tipología a partir de los casos". *Trabajo y Sociedad. Indagaciones sobre el empleo, la cultura y las prácticas políticas en sociedades segmentadas*, V. VI, N° 7. Santiago del Estero, Argentina, 16 pp. <<http://www.geocities.com/trabajosociedad/InMemoriam.pdf>>.
- IRIARTE, Liliana; BRIEVA, Susana y SANTARELLI, Silvia (coords.) (2005). *Cuentapropismo, acuerdos y selectividad espacial. Un análisis del sistema de transporte automotor de cargas granarias en el centro-sur de la provincia de Buenos Aires*. EdiUNS, Bahía Blanca.
- MARONGIU, Federico (2004). "Devaluación e inflación en Argentina después de la convertibilidad". En *Novenas Jornadas de Economía Monetaria e Internacional*. Departamento de Economía, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de La Plata, 24 p. <http://www.depeco.econo.unlp.edu.ar/jemi/2004/trabajo_15.pdf>.

- MÉNDEZ, Ricardo (1997). *Geografía Económica. La lógica espacial del capitalismo global*. Ariel, Barcelona.
- MINISTERIO DE ASUNTOS AGRARIOS. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Nuestra Provincia. Nuestro Campo. El sector agropecuario de la Provincia de Buenos Aires, 147 p.
- OSLENDER, Ulrich (2002). “Espacio, lugar y movimientos sociales: hacia una ‘especialidad de resistencia’”. En *Geocrítica. Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. VI, N° 115. Universidad de Barcelona. <<http://ww.ub.es/geocrit/sn/sn-115.htm>>.
- PÉREZ REGUEIRA, Guadalupe (2006). “Origen y consecuencias de las crisis cambiarias en Argentina (1976-2003)”. Buenos Aires. <<http://www.aaep.org.ar/espa/anales/works05/perezregueira.pdf>>.
- ROCCATAGLIATA, Juan A. (1998). “La infraestructura como factor de desarrollo de las economías regionales”. En FUNDACIÓN BENITO ROGGIO, *La infraestructura como factor de desarrollo de las economías regionales*. Fundación Benito Roggio, Buenos Aires, pp. 95-139.
- SAIZ MINGO, María P. y otros (1993). “Infraestructura de transporte terrestre y desarrollo regional”. Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente-Universidad Autónoma de Madrid (UAM), Madrid.
- SANTARELLI, Silvia (2001). “Relaciones espaciales entre el sistema de transporte de cereal y el agrícola en la provincia de Buenos Aires, este de La Pampa y sur de Santa Fe. Los SIG en el estudio del transporte ferroviario de carga de cereal”. Tesis doctoral inédita. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo, 505 p.