



Yendo de la ruta a la casa:

Las mujeres camioneras cuentapropistas en la actividad del transporte de cargas automotor en la región pampeana, Argentina¹

From the Road to the Home: Female Self-Employed Truck Drivers in the Automotive Cargo Transportation Sector in the Pampas Region of Argentina

Da Estrada para Casa: Mulheres Caminhoneiras Autônomas no Setor de Transporte Rodoviário de Cargas na Região Pampeana, Argentina

Tagliabue, Paula*

Recibido: 06.10.24

Recibido con modificaciones: 01.11.24

Aprobado: 06.11.24

RESUMEN

El objetivo de este artículo es analizar la articulación entre producción y reproducción social a partir de las experiencias sobre el trabajo de mujeres camioneras por cuenta propia en la actividad del transporte automotor de cargas (TAC) agroindustriales en la región pampeana en Argentina entre 2012-2023. El trabajo en el TAC que da servicios a la agroindustria es una ocupación masculinizada que requiere disponibilidad permanente para fletar cargas, intensificándose durante los periodos de cosechas y sujeta a fluctuaciones económicas de la producción agroindustrial. En las cargas agroindustriales las mujeres camioneras forman parte de hogares dedicados a la actividad como cuentapropistas, con propiedad de la herramienta de trabajo -el camión- y organizan el trabajo remunerado de manera familiar.

Retomando los aportes teóricos de los estudios laborales latinoamericanos, de la economía feminista y a través de un enfoque metodológico cualitativo, se analiza la ocupación de las mujeres en el transporte de cargas agroindustriales, el trabajo remunerado (relaciones laborales,

¹ Una primera versión de este trabajo se presentó en la mesa 3 “Revisitando la economía en clave feminista: trabajo remunerado, trabajo no remunerado y su articulación. De saberes, de metodologías y nuevas preguntas” durante las XIV Jornadas nacionales de historia de las mujeres y IX Congreso Iberoamericano de estudios de género “Interacciones, feminismos, teorías y debates políticos” en la ciudad de Mar del Plata en el año 2019.

* Licenciada en Sociología por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata (FaHCE-UNLP). Doctoranda del Programa en Estudios de Género de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires (FFyL-UBA). Docencia e investigación en Instituto de Ciencias Sociales y Comunicación de la Universidad Nacional Arturo Jauretche (ICSyA-UNAJ) y Programa de Estudios de Género de la Universidad Nacional Arturo Jauretche (PEG-UNAJ). Miembro de la Asociación Argentina para la Investigación en Historia de las Mujeres y Estudios de Género (AAIHMEG). Correo electrónico: paulatagliabue@gmail.com ORCID: 0009-0003-8445-4260

motivaciones, modos de ingreso a la actividad, jornada laboral), las formas de segregación laboral que enfrentan y las estrategias que utilizan para organizar los trabajos remunerados y no remunerados a partir de redes o alianzas feminizadas de cuidados, entre otras.

Palabras clave: Transporte Automotor de Cargas, Agroindustria, Trabajo, Reproducción Social, Género.

ABSTRACT

The objective of this article is to analyze the articulation between production and social reproduction based on the experiences of self-employed female truck drivers in the agro-industrial cargo transportation (TAC) activity in the Pampas region in Argentina between 2012-2023. Work in the TAC that provides services to the agro-industry is a masculinized occupation that requires permanent availability to transport loads intensifying during harvest periods and subject to economic fluctuations in agro-industrial production. In agro-industrial cargo female truck drivers are part of households dedicated to the activity as self-employed that is they are the owners of the work tool - the truck - and organize paid work in a family-like manner. Taking up the theoretical contributions of Latin American labor studies and feminist economics and through a qualitative methodological approach, the article analyzes women's employment in agro-industrial cargo transportation paid work (labor relations motivations ways of entering the activity working hours), the forms of labor segregation they face and the strategies they use to organize paid and unpaid work based on feminized care networks or alliances, among others.

Keywords: Automotive Cargo Transportation, Agro-industry, Labor, Social Reproduction, Gender.

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar a articulação entre produção e reprodução social com base nas experiências de caminhoneiras autônomas que trabalham na atividade agroindustrial de transporte automotivo de carga (TAC) na região dos Pampas da Argentina entre 2012-2023. O trabalho no TAC que presta serviços ao agronegócio é uma ocupação masculinizada que exige disponibilidade permanente para fretar cargas intensificando-se durante os períodos de colheita e sujeita às flutuações econômicas da produção agroindustrial. Nas cargas agroindustriais, as caminhoneiras fazem parte de famílias dedicadas ao trabalho autônomo, ou seja possuem a ferramenta de trabalho - o caminhão - e organizam o trabalho remunerado de forma familiar. Tomando as contribuições teóricas dos estudos trabalhistas latino-americanos, da economia feminista e por meio de uma abordagem metodológica qualitativa analisamos o emprego das mulheres no transporte de cargas agroindustriais o trabalho remunerado (relações de trabalho motivações formas de entrar na atividade horas de trabalho) as formas de segregação trabalhista que elas enfrentam e as estratégias que usam para organizar o trabalho remunerado e não remunerado com base em redes ou alianças de cuidado feminizadas, entre outras.

Palavras-chave: Transporte Rodoviário de Cargas, Agroindústria, Trabalho, Reprodução Social, Género.

SUMARIO: 1. Introducción; 2. Algunas cuestiones teóricas sobre el abordaje de los trabajos y la reproducción social desde una perspectiva de género; 3. El transporte automotor de cargas: una caracterización de la actividad y de la ocupación de las mujeres en el sector con enfoque en cargas agroindustriales; 4. Camionera no se nace, se hace... pero ¿cómo? Relaciones laborales e ingreso a la actividad en el transporte de cargas; 5. Las jornadas laborales en el camión: siempre lista para fretar; siempre lista para volver a casa; 6. Volverse visibles en espacios de trabajo masculinizados: algunos rasgos de la segregación por la condición de género en la ocupación; 7. Combinación de Trabajos remunerados y no remunerados: la organización de los trabajos; 8. Reflexiones finales.

1. Introducción

El objetivo de este artículo es analizar la articulación entre la producción y la reproducción social a partir de las experiencias en torno al trabajo de mujeres camioneras en el transporte de cargas agroindustriales (principalmente granos, derivados e insumos para el agro) en la región pampeana entre 2012-2023. Las mujeres, forman parte de unidades económicas cuentapropistas que tienen por actividad remunerada principal el transporte de cargas automotor (TAC) basadas en trabajo familiar. Se considera que sus experiencias en relación al trabajo remunerado camionero, así como la organización de los trabajos remunerados y no remunerados da cuenta de la simultaneidad social de los trabajos pagos y no pagos como sostén de las lógicas del mercado laboral, siendo las mujeres una variable flexible para sostener las dinámicas de reproducción social de sus hogares. Tal como ha señalado la economía feminista (Carrasco Bengoa, 2006; Carrasco Bengoa y Díaz Corral, 2018) la reproducción social en términos económicos no se limita a la obtención de un salario, requiere de todo un conjunto de trabajos no remunerados.

En esta presentación me centraré en aquellas mujeres que conducen camiones. Particularmente en aquellas que son *camioneras por cuenta propia*, es decir, aquellas que cuentan con un camión propio o familiar y realizan fletes para un único o diversos dadores de carga o de transporte, en ocasiones denominados como *clientes* (productores agropecuarios, cooperativas agrícolas, empresas de servicios agropecuarios o empresas de transporte) que suelen controlar de manera directa o indirecta los tiempos y acuerdos de trabajo (remuneración, pagos de viáticos, continuidad de la contratación). Esta forma de trabajo remunerado en el transporte de cargas está asociada a procesos de subcontratación laboral y precarización laboral (Orsatti, 2010). La subcontratación se desenvuelve a partir de la contratación de transportistas independientes (cuentapropistas) que *venden* sus servicios a agencias de servicios de transporte, cooperativas agropecuarias o productores agropecuarios bajo la modalidad de monotributista (régimen simplificado de impuestos para pequeños contribuyentes en Argentina)² o como autónomo (responsable inscripto)³ a partir de un *contrato de transporte* que puede ser o no explícito. En ocasiones no son las mujeres las que figuran como inscriptas dentro de esos regímenes, sino un varón cabeza de familia, razón por la cual muchas de ellas no cuentan con aportes jubilatorios y cobertura social.

En este contexto laboral, se indaga cuáles son las características de los trabajos remunerados que realizan las mujeres camioneras (formas de ingreso a la actividad del transporte de cargas, organización de la jornada laboral y estacionalidad, relaciones laborales, segregación ocupacional) y sobre la división sexual del trabajo que permea la organización de los trabajos remunerados y no remunerados (de cuidados, domésticos y trabajos satelitales del transporte como gestión de seguros, pago de cuentas, organización de viajes, etc.). En este último objetivo, veremos las estrategias de alianzas feminizadas de cuidados y redes de colaboración entre mujeres camioneras para resolver tareas de la denominada esfera de reproducción social y lograr la permanencia en la actividad laboral en el TAC.

Cabe señalar que este artículo se inscribe en mi investigación de tesis de doctorado que analiza las experiencias de sostenibilidad de la vida de mujeres camioneras en territorios en uso por los agronegocios entre 2012 y 2023. A partir de dicha pesquisa que se inició hacia mediados del año 2012 y que aún sigue en curso, fui tomando contacto con mujeres vinculadas a la actividad del TAC. Primero contacté con esposas de camioneros. Abocadas a las tareas

² El régimen de monotributo en Argentina fue creado mediante ley Fue creado en 1998 mediante la Ley 24.977.

³ Según la AFIP (Administración General de Ingresos Públicos) trabajador autónomo es aquel que realiza una actividad económica, de forma habitual, personal y directa a título lucrativo, sin contrato de trabajo. Está incluido en el régimen general que es administrado por AFIP desde 1994.

denominadas reproductivas en los hogares también organizaban los trabajos no pagos (turnos para renovación de licencias de conducir y taller mecánico, pagos de seguros, cobros de fletes, etc.), trabajos sin los cuales no era posible mantener el trabajo remunerado de los camioneros en el camión. Por otro lado, muchas de ellas ingresaban al trabajo remunerado en el transporte de cargas a partir de la trayectoria laboral familiar, en ocasiones para suplantar a los camioneros (padres, maridos, hermanos) que por diversos motivos (enfermedad, accidentes, pluriempleo) abandonaban la conducción del camión temporal o permanentemente. Entre los motivos de su ingreso a la actividad expresados por aquellas mujeres esposas de camioneros sobresalían la necesidad de sostener el vínculo marital dados los largos períodos de ausencia de los varones en sus hogares, aunque ello se interrumpía ante la demanda de cuidados por ejemplo con los nacimientos de hijos (as) o personas adultas demandantes de cuidados dentro de los hogares. En esas ocasiones, las esposas volvían a los hogares y se bajaban del camión. Hacia 2015, identifiqué que las mujeres a pesar de las intermitencias en sus trayectorias laborales en el camión buscaban volver o permanecer en la actividad laboral, incluso de manera individual, en otros camiones, separadas de sus maridos. En sus lugares de residencia el camión es una salida laboral alternativa al trabajo doméstico y de cuidados en casas particulares. Una vez subidas al camión, a diferencia de los varones camioneros las mujeres continúan cumpliendo los trabajos no remunerados tradicionalmente asignados a ellas dentro del hogar. Arriba y abajo del camión la división sexual de los trabajos se sostiene. Esta situación evidencia el rol central de ellas en la reproducción social de la fuerza de trabajo y de los hogares para sostener dinámicas productivas del mercado laboral camionero. Asimismo, los trabajos se multiplican al ingresar al mercado laboral como conductoras de camiones, de manera profesional (con licencias, capacitaciones profesionales y remuneración) o de manera satelital -realizando trabajos no pagos orientados al mercado-, o al viajar como acompañante del varón camionero y relevarlo para el descanso en algunos tramos de viajes. A estos últimos trabajos no pagos, Delphy (2016) los ha denominado paraprofesionales, al representar trabajo realizado gratuitamente por las esposas (y otros parientes del cabeza de familia) que da lugar a producciones que llegan al mercado a través del marido y que son remuneradas para el varón.

El enfoque metodológico de tipo cualitativo se centró en la reconstrucción de relatos de vida de mujeres camioneras *cuentapropistas* con hogares multipersonales (compuestos por dos o más personas) en una franja etaria entre 25 y 65 años, residentes en distintas localidades las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Buenos Aires, La Pampa y Córdoba. La reconstrucción de relatos de vida, lejos de dirigirse hacia la individuación en la explicación de los procesos sociales es una herramienta que permite articular pasado, presente y futuro desde una perspectiva que recupera la subjetividad y las relaciones sociales. Es el resultado acumulado de múltiples redes de relaciones a las que las personas se vinculan por diversas necesidades y permite “descubrir lo cotidiano, las prácticas de vida dejadas de lado o ignoradas por las miradas dominantes, la historia de y desde abajo” (Mallimaci y Giménez Beliveau, 2007: 177) en el entramado social. En este sentido, la reconstrucción de los relatos resulta útil para abordar sus experiencias en torno a la inserción en la actividad, la dinámica económica de los hogares y la organización social de los trabajos remunerados y no remunerados en épocas de intensificación o aminoramiento de los viajes. Se combinaron diversas técnicas de investigación cualitativa (Valles, 1999) como entrevistas en profundidad realizadas a mujeres camioneras *cuentapropistas* dedicadas principalmente al transporte de cargas agroindustriales (18 mujeres entrevistadas), que se complementaron con entrevistas informales a varones e hijos que conforman parte de sus unidades domésticas (hogares) entre 2012 y 2023. También se reconstruyeron itinerarios de viajes acompañándolas en viajes de corta distancia, a partir de la comunicación telefónica y a través de la comunicación por servicios de mensajería instantánea entre 2022 y 2023. Desde el año 2022 participo de un grupo de mensajería instantánea de mujeres camioneras. Este medio de comunicación ha sido central para reconstruir sus itinerarios, recolectar información documental para análisis (testimonios escritos y audios sobre los ingresos y egresos de la actividad, cambios en las dinámicas domésticas y laborales asociados a cambios económicos de la actividad del transporte y a transformaciones en los ciclos de vida de los hogares camioneros). Cabe señalar que el interés por el trabajo de mujeres

camioneras cuentapropistas en la rama de granos, derivados e insumos al agro se fundamenta en la centralidad de esta modalidad de transporte en torno a los agronegocios, dado que más del 90% de dichas cargas se transportan en Argentina por camión, con destino a los puertos agroindustriales ubicados en los partidos de Bahía Blanca y Necochea en la provincia de Buenos Aires y en el eje portuario de San Martín, Timbúes, San Lorenzo y Rosario en la provincia de Santa Fe, todos ubicados en la región pampeana.

A continuación, se presenta brevemente algunas cuestiones teóricas sobre trabajo y reproducción social con perspectiva de género. Seguidamente, se caracteriza de manera general la actividad y la ocupación en el transporte de cargas agroindustriales, dando cuenta de la situación laboral de las mujeres en el sector. Luego, se abordan las características de los trabajos remunerados que realizan en el cuentapropismo en el TAC (relaciones laborales, motivaciones, modos de ingreso a la actividad, jornada laboral). Se presentan algunas formas de segregación laboral, las estrategias que las mujeres desarrollan y las dificultades que encuentran para su permanencia. En el último tramo de esta presentación se aborda la organización de los trabajos remunerados y no remunerados dando cuenta del lugar de las redes y alianzas feminizadas de cuidados y una reflexión final.

2. Algunas cuestiones teóricas sobre el abordaje de los trabajos y la reproducción social desde una perspectiva de género.

En cuanto al abordaje teórico, se recuperan aportes que abordan las formas no clásicas de trabajar (Flores, 1995; De la Garza Toledo, 2009; Maza Cortés, 2007) y aportes de la economía feminista (Carrasco Bengoa, 2006; Carrasco Bengoa y Díaz Corral 2018; Picchio 1994, 2005, 2021; Pérez Orozco, 2016; Rodríguez Enríquez 2012, 2019) para repensar el trabajo en la articulación entre producción y reproducción social con perspectiva de género.

Los estudios laborales latinoamericanos permiten pensar el trabajo orientado al mercado laboral de una manera ampliada (Flores, 1995; Maza Cortés, 2007; De la Garza Toledo, 2009) al revisar la definición clásica de trabajo proveniente de la sociedad industrial asalariada. Incluyen la dimensión subjetiva, simbólica del trabajo, así como la implicación en las relaciones laborales de actores sociales que no se limitan por las fronteras de la clasificación de patrón-empleado/capital-trabajo, sino que involucra a diversos agentes "...sean estos asalariados o no ...". (De la Garza Toledo, 2009: 112). Ello permite abordar el *cuentapropismo* en su dimensión laboral como una forma que no se ajusta a la división clásica entre capital y trabajo, pero que expresa un tipo de trabajo vinculado al ideario de la autonomía laboral y la independencia económica a través de la promesa del control sobre el tiempo vital, los acuerdos laborales y las decisiones económicas. La idea de autonomía sostenida en ser el (la) propio (a) *jefe*, propietario (a) de la herramienta de trabajo -el camión-, entra en tensión con la dependencia económica que producen las fluctuaciones en los fletes, la exigencia de disponibilidad permanente para la continuidad de la contratación en el transporte automotor de cargas agroindustriales. Maza Cortés (2007) ha definido como colonización de la vida a los procesos de flexibilización laboral que entrecruzan el espacio, tiempo y tareas de lo doméstico con lo extra doméstico como una forma de precariedad de la vida, especialmente en mujeres que trabajan por cuenta propia. En la situación de las mujeres camioneras transportistas⁴, el *cuentapropismo* podría asociarse a un mayor manejo del tiempo de trabajo orientado al mercado, pero también a un tipo de precariedad relacionada a la trasposición de los límites temporales y espaciales del mundo del trabajo remunerado con tiempos y espacios de los *otros trabajos* (domésticos, de cuidado, reproductivo). Entonces el tiempo de trabajo y de vida se flexibiliza en relación a los ciclos y ritmos de la producción y la reproducción social. Flores (1995), señala que la presencia de mujeres en las actividades ligadas a la agroindustria en América Latina en el contexto de reestructuración productiva está asociada a la flexibilización productiva, incluyendo diversas

⁴ Utilizamos la categoría de camioneras y transportistas por cuenta propia de manera indistinta para esta presentación.

formas de participación en la agroindustria en prácticamente todas las fases de los procesos productivos. Así, es que consideramos que la inserción de las mujeres en el trabajo en el transporte de cargas agroindustriales, debe ser pensada en el contexto de la reestructuración productiva, cuyo impacto en las relaciones laborales se asocia a procesos de subcontratación laboral. El trabajo por cuenta propia, se adecúa de manera eficiente a las dinámicas de la subcontratación y se ajusta de manera flexible a los requerimientos cambiantes de la actividad del TAC agroindustriales.

Además de distinguir la presencia de agentes no asalariados y su incidencia en el control de las relaciones laborales (por ejemplo, los clientes), es preciso considerar que los trabajos no remunerados que clásicamente se han colocado fuera de la órbita de la producción social (domésticos, de cuidados y todos aquellos orientados a la esfera mercantil pero que no reciben paga) son esenciales para el funcionamiento de las dinámicas del mercado.

Que producción y reproducción social no son esferas separadas, que el trabajo doméstico no remunerado produce valor y es central para el desarrollo de las sociedades capitalistas y patriarcales, ha sido advertido en los debates de las feministas sobre el trabajo doméstico, la relación género-clase y la reproducción social en la década de 1970 (Arruza, 2010). En debate con el marxismo, revisaron críticamente los aportes antecedentes sobre el carácter sistémico de la división sexual del trabajo en el capitalismo de Engels (2006 [1891]). Indicaron que, no sólo se había desarrollado una jerarquización sexo-genérica de los trabajos que colocaba a los remunerados por sobre los no remunerados, resultado de un largo proceso de división sexual del trabajo que había separado los espacios de subsistencia (el espacio doméstico) de la producción (las fábricas) relegando a las mujeres a las funciones de reproducción social y biológica (Federici, 2015). A través de diferentes posicionamientos, destacaron el rol central de la reproducción social en la acumulación originaria en el capitalismo (Federici, 2015, 2018), la gratuidad del trabajo doméstico de las mujeres como una forma de la explotación del modo de producción doméstico familiar (Delphy, 1985), del carácter productivo del trabajo doméstico y la opresión que expresa su exclusión de la esfera mercantil (Dalla Costa, 2009). Incluso, han señalado que la posición de las mujeres en la división sexual del trabajo expresa una forma específica de explotación de clase (Delphy, 1985). La familia como fábrica social productora de mercancías no produce sólo valores de uso sino valores de cambio para el espacio mercantil: el obrero (Delphy, 1985)⁵ Ellas dieron cuenta de que la familia era un centro de consumo, producción y reserva de fuerza de trabajo (Dalla Costa, 2009). Y también subrayaron que el patriarcado no es un sistema meramente ideológico ni subordinado al capitalista, sino que establece jerarquías en las relaciones materiales entre mujeres y hombres, configura la materialidad de las subjetividades, opera con el capitalismo de manera combinada e históricamente situada (Hartmann, 1987 [1979]).

Los trabajos no remunerados son centrales para comprender la dinámica económica de la actividad del transporte de cargas (especialmente en su forma de cuentrapropismo en la cual se centra este artículo). Como señala la economía feminista, la esfera de la producción y de la reproducción social no son independientes (Pérez Orozco, 2014). El nudo entre ambas esferas en nuestra sociedad se construye por jerarquizaciones de los trabajos donde el trabajo no remunerado queda subordinado al trabajo remunerado orientado al mercado (Rodríguez Enríquez, 2019). Los trabajos no remunerados, habitualmente invisibilizados, realizados por mujeres y no reconocidos por el mercado monetizado, realizan un aporte central a la economía remunerada a través de la reproducción social de la fuerza de trabajo y de las condiciones necesarias para la reproducción de la vida en los hogares (Picchio, 1994, 2005, 2021). En este sentido la economía feminista redefine la categoría de trabajo al reposicionar las tareas

⁵ Si bien no es interés de este artículo profundizar en los debates hacia la década de 1970 sobre el trabajo doméstico de las feministas materialistas y obreristas como las engloba Arruza (2010) cabe señalar que existían diferencias al interpretar su lugar social en términos políticos y económicos. Uno de los debates que orbitaron la cuestión del trabajo doméstico refería a si era un trabajo subordinado a un único sistema de relaciones sociales capitalistas o si constituía parte de un modo de producción doméstico familiar centrado en la explotación de las mujeres como clase social.

domésticas y de cuidados no remunerados como trabajos en su rol sistémico, e indicar que su configuración depende de la relación con la reproducción de la fuerza de trabajo, el proceso de acumulación capitalista y la demanda de trabajo femenino remunerado (Rodríguez Enríquez, 2012). Producción y reproducción social lejos de ser esferas autónomas como ha sugerido la economía convencional, son interdependientes (Pérez Orozco, 2016). Las dificultades de las mujeres para sostener las *dobles jornadas* no son una cuestión privada, femenina, sino que dan cuenta de la relación entre patrones de acumulación del capital y la reproducción social de las personas a partir de la división sexual de los trabajos que es preciso analizar de manera situada (Picchio, 1994). Complementando los aportes de la economía feminista, resulta esclarecedora la definición Kergoat (1997) sobre la división sexual del trabajo como construcción social cambiante y situada históricamente, que traduce relaciones de poder de sexo-género antes que una complementación o distribución de tareas. Históricamente adaptada a las sociedades la división sexual del trabajo presupone la jerarquización sexo-genérica de actividades sin limitarse al ámbito conyugal sino excediéndolo y toma forma a partir de la división internacional del trabajo.

En esta presentación se asumen como trabajos no remunerados tanto a aquellas tareas domésticas y de cuidados vinculadas a la reproducción social que las mujeres realizan arriba del camión y en sus hogares como a todos los trabajos no pagos que realizan las mujeres, sin seguridad, protección social ni registración y que da lugar a producciones que llegan al mercado a través de varones (padres, cónyuges, hermanos, amigos, etc.) y que sí son remuneradas, siendo el varón el titular de la remuneración. Estos últimos refieren al trabajo de acompañante o relevo que realizan las mujeres, así como a tareas administrativas y de mantenimiento de los camiones. Delphy (2015) ha denominado a estos últimos como *trabajo paraprofesional* orientado al mercado.

En el siguiente apartado, se caracteriza de manera general la actividad y la ocupación de las mujeres en el sector con enfoque en cargas agroindustriales.

3.El transporte automotor de cargas: una caracterización de la actividad y de la ocupación de las mujeres en el sector con enfoque en cargas agroindustriales.

El sector de transporte automotor de cargas (TAC) representa la principal actividad económica de servicios para el transporte de mercancías en Argentina, moviendo más del 90 % de las cargas en el país (Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial-Universidad Tecnológica Nacional, 2007). Para las cargas agroindustriales, el 85% de la producción total de granos y derivados es transportado en camiones (SRT, 2022). El predominio del TAC se fue consolidando entre 1960-1970 para profundizarse hacia la década de 1990, en el marco de la implementación de políticas neoliberales que produjeron el desmantelamiento del sistema ferroviario, garantizaron la flexibilización de los procesos de producción y servicios. En el caso del transporte de cargas, el crecimiento del sector automotor, permitió la ubicación flexible “justo a tiempo” de las mercancías, ajustada a la demanda global de las mismas (Pontoni, 2011, 2013; Pontoni y Cejas, 2014; Pontoni y Silberleight, 2010). La flexibilización del servicio de transporte de cargas se dio al compás de la promoción de la libre oferta y liberación de tarifas en el sector, pregonada por la Ley 24.653 del Transporte Automotor de Cargas en Argentina. Como señala un documento del Plan Federal Estratégico del Transporte para la Argentina (Instituto Nacional del Transporte, 2016:64)

“El transporte automotor de cargas es regulado por la Ley 24.653 de 1996, que se propone obtener un sistema de transporte automotor de cargas que proporcione un servicio eficiente, seguro y económico, con la capacidad necesaria para satisfacer la demanda y que opere con precios libres, con plena libertad de contratación y tráfico, a cuyo efecto cualquier persona puede prestar ese servicio, con sólo ajustarse a esa ley”

En las cargas agroindustriales, la libre contratación del TAC se combinó con el movimiento de familias productoras agropecuarias hacia el sector de servicios a la producción. Para otras

familias que perdieron sus puestos de trabajo tras las reformas estructurales de las décadas de 1990 en las industrias y servicios vinculados a la agroindustria, el trabajo camionero implicó una salida laboral de fácil acceso en los territorios dedicados a la agroindustria, demandantes de camiones. En el transporte de granos,

“La mayor parte del transporte por camión se maneja a través de empresas familiares o transportistas individuales que utilizan sus vehículos para carga general y compiten en la contratación por tarifas. La falta de controles permite la circulación de unidades antiguas y sobrecargadas (en especial en el transporte de cereales) lo que ha desincentivando la reconversión del sector hacia la organización empresarial que integre las distintas modalidades de transporte” (Pierri, 2014:74).

Los procesos de deslaborización y desalarización de las últimas décadas, propiciaron que trabajadores varones jefes de familia que contaban con ahorros (en algunos casos por indemnizaciones por despidos, en otros por dinero provenientes de sucesiones hereditarias, venta de pequeñas y medianas explotaciones familiares o a partir de acuerdos económicos de inversión conyugales) invirtieran en un camión como emprendimiento individual o conyugal-familiar. Ese es el caso de parte de las unidades domésticas vinculadas al cuentapropismo a las que pertenecen parte de las trabajadoras camioneras de mi investigación y en las cuáles me centro para esta presentación.

En la actividad del TAC orientada a las cargas agroindustriales, se realizan *fletes largos*, que pueden superar los 300 km de distancia, a diferencia de los *fletes cortos* o *traspiles* que son aquellos que se realizan en una distancia máxima de 50 km para traslado hacia plantas de acopio o procesamiento, en el caso de que los granos no se ensilen en silos bolsa⁶. Durante los periodos de cosecha se intensifica el trabajo en el transporte y desciende durante la *poscosecha* (Tagliabue, 2014). La disponibilidad de viajes en las cargas agroindustriales también puede modificarse, intensificándose o aminorándose por cuestiones vinculadas a decisiones financieras del sector agroindustrial, eventos climáticos, sequías o inundaciones. Las fluctuaciones en la demanda de fletes para cargas agroindustriales llevan a combinarlas con otras cargas (carbón, leña, cargas palletizadas, entre otras) para completar el ciclo anual del trabajo y de ingresos económicos, moviéndose hacia otras localidades o provincias.

Según datos de la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (CATAC), para el año 2015, 178 mujeres eran choferes de camiones, incluyendo distintas ramas de actividad (cargas peligrosas, cereales y oleaginosas, etc). Según datos proporcionados por la Comisión Nacional del Transporte (CNRT) para el año 2018, 477 mujeres se encontraban registradas como camioneras sobre un total de 300.691 transportistas registrados (as) en todo el país⁷.

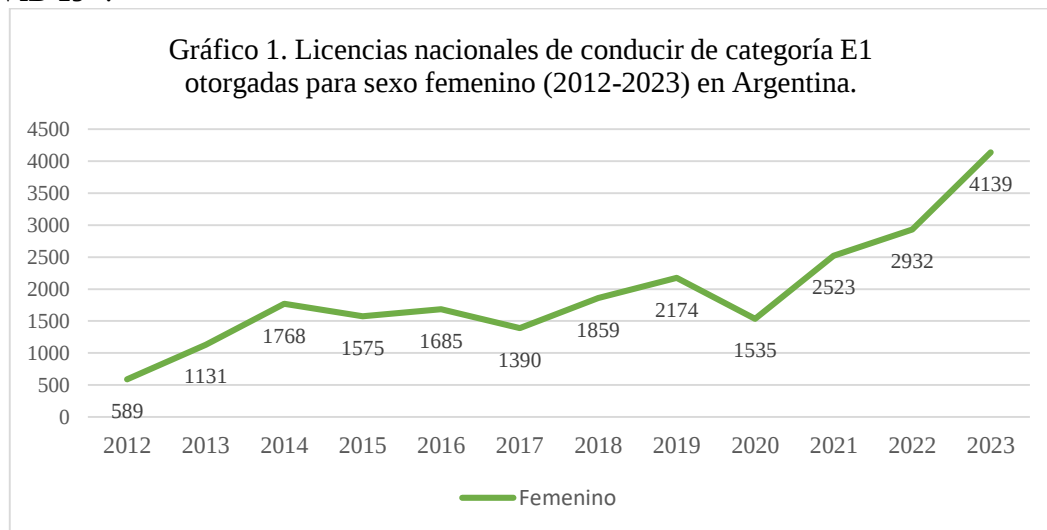
En Argentina, el transporte automotor de cargas (TAC) es un sector de actividad que se caracteriza por la masculinización de la ocupación (BID, 2016) y por lo tanto una baja representación de mujeres en el sector. Según un informe publicado por el Ministerio de las Mujeres, Género y Diversidad (MMGyD, 2023) elaborado con datos de la Encuesta Permanente de Hogares del Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (EPH- INDEC) del primer trimestre

⁶ El silo bolsa es un implemento tecnológico introducida en el país en la década de 1990 y que consiste en una amplia bolsa plástica para almacenar granos sin necesidad de traslado a acopios hasta su comercialización. Esta modalidad de acopio, ha disminuido costos de transporte y almacenamiento para los productores agropecuarios.

⁷ No se cuenta con la serie histórica de cantidad de mujeres choferes de camiones. A su vez, los datos suministrados por CATAC, se desprenden de un registro interno y sin continuidad periódica de la Cámara. El dato de 2018 de la CNRT, refiere a totalidad de Licencia Nacional Habilitante (LNH), previa a LiNTI, creada en 2019 por disposición 48/2019 de la ANSV. Consideramos que existe un subregistro del número de mujeres y de la cantidad de transportistas, dado que dicha cifra no considera la situación de formas de trabajo a porcentaje en el transporte de carga. También es importante señalar que no distingue entre las diversas formas de contratación presentes al interior de la actividad del transporte automotor de cargas. A su vez, no se cuentan con números totales para la Rama de Cereales y Oleaginosas.

de 2023 las mujeres son relegadas a ramas de actividad de menor remuneración y están más expuestas que los varones al pluriempleo. La segregación laboral por condición de género, tanto horizontal como vertical, implica la concentración de mujeres en determinadas ramas de actividad (habitualmente las vinculadas a los cuidados y las tareas domésticas) así como la dificultad para ascender a puestos de trabajo mejor remunerados y jerárquicos (Espino, 2012; Rodríguez Enríquez, 2019).

En el transporte, tan sólo el 11 por ciento de las personas ocupadas en Argentina son mujeres (MMGyD, 2023)⁸. Según datos del Observatorio de Seguridad Vial (OSV), las licencias nacionales de conducir otorgadas a mujeres pasaron de 589 en 2012 a 4139 en 2023 para la clase E1⁹ (vehículos automotores con uno o más remolques o articulaciones), dando cuenta de un incremento de licencias otorgadas a mujeres para la conducción de unidades de gran porte. Sin embargo, según muestra el gráfico 1 el otorgamiento de estas licencias muestra fluctuaciones, con ascensos y descensos en la emisión de licencias E1 para mujeres, situación que podría asociarse a dinámicas de crisis económicas, domésticas que afectarían el acceso a licencias para conducir unidades de mayor porte (con uno o más remolques o articulaciones). Ejemplo de ello podría ser el descenso durante el año 2020 que podría estar asociado a las condiciones de aumento en la demanda de cuidados y tareas domésticas durante la pandemia por COVID 19¹⁰.



Elaboración propia. Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (2023)

En los últimos años, la Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), que es la licencia profesional del transporte automotor de cargas para circular entre distintas jurisdicciones, también demuestra un incremento entre 2019 y 2023, pasando de 1192 a 2378 LiNTIs emitidas para sexo femenino¹¹. Desde 2019, empresas fabricantes de vehículos pesados,

⁸ Este dato de 2023 incluye mujeres ocupadas en el transporte público de pasajeros y del TAC. No se cuenta con el dato desagregado para el TAC.

⁹ Es habitual que quien quiera sacar licencia profesional de chofer de TAC (actualmente LiNTI) cuente con LNC con categoría E1. Sin embargo, este número no es representativo para la profesionalización en el sector.

¹⁰ Por Decreto de Necesidad y Urgencia (DNU 297/2020) se declaró en Argentina el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO) el 20 de marzo de 2020, medida adoptada en el marco de declaración de pandemia de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en relación al coronavirus COVID 19.

¹¹ Al momento, no se cuenta con datos previos al año 2019 sobre las Licencias profesionales de conducción de TAC discriminadas por sexo dado que en dicho año se crea la LiNTI (Disposición 48/2019 de la ANSV) y transfiere la facultad de emisión de licencias de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Motivo por el cual, la ANSV no cuenta con datos previos a 2019. Se realizó la solicitud de datos a la entidad correspondiente para el *Trabajo y Sociedad*, Núm. 44, 2025

cámaras empresariales¹² y el Ministerio de Trabajo de la Nación han desarrollado programas para la inserción de mujeres en el sector con becas para capacitaciones, cursos de profesionalización y legislación para la inclusión con perspectiva de género.

Sin embargo, la conducción profesional Argentina continúa siendo predominantemente masculina, con tan sólo el 0,82 de LiNTIs otorgadas a mujeres para 2023 (OSV, 2024).

Una de las *barreras* para la permanencia en el mercado laboral camionero para las mujeres son los trabajos no remunerados (domésticos y de cuidados) habitualmente a su cargo. Otra dificultad es la *falta de infraestructura* para las mujeres en la actividad (baños en las estaciones de servicio, lugares de descanso adecuados y seguros) que precariza la situación laboral de manera diferencial respecto a los varones. A pesar de estas dificultades que expresan desigualdades de género el acceso y la inserción laboral, las mujeres conducen los camiones permanente, intermitente o eventualmente combinando cargas agroindustriales (granos, cereales, oleaginosas, harinas, insumos para la agroindustria, etc.) con otras disponibles (papa, carbón, cargas palletizadas, etc.) para completar el ciclo anual de ingresos o compensar una mala temporada de viajes de cosecha.

En períodos de crisis o de incremento de las tareas de cuidados como fue la pandemia por COVID 19, las LiNTIs femeninas disminuyeron en Argentina (en 2019 se otorgaron 1192 y en 2020, 915) mientras las masculinas se incrementaron (pasando de 200.090 a 205.155 emitidas para sexo masculino) según datos del mismo organismo (OSV, 2024). Entonces, si bien la profesionalización en la conducción femenina es ascendente, continúa siendo predominantemente masculina. Tiene a su vez periodos de retracción que podrían asociarse a la intensificación de los trabajos no remunerados o momentos de crisis que afecten la dinámica de las tareas no remuneradas domésticas y de cuidados.

A continuación, se abordan los rasgos de las relaciones laborales en el cuentapropismo, motivaciones y modo de ingreso a la actividad de las mujeres.

4. Camionera no se nace, se hace... pero ¿cómo? Relaciones laborales e ingreso a la actividad en el transporte de cargas.

En un abordaje previo (Tagliabue, 2014), se analizaron las relaciones laborales en el trabajo en el transporte de cargas agroindustriales bajo la siguiente tipología de trabajo remunerado: asalariado clásico, por cuenta propia y a porcentaje. Esta distinción, supone diferencias en cuanto a la forma de contratación, la propiedad de los medios de producción y la modalidad de remuneración¹³. En el caso del cuentapropismo, que es el que se analiza en esta presentación, el trabajo se define como independiente o autónomo, no posee Convenio Colectivo de Trabajo (CCT) y la relación laboral se conforma a partir de la construcción de una cartera de clientes

periodo 2012-2019 pero aún no se han obtenido los datos para completar la serie histórica de acuerdo a la periodización que se presenta para el análisis.

¹² En 2019 la empresa Scania con la Fundación Profesional para el Transporte -FPT- (organismo perteneciente a la cámara empresarial del transporte de cargas más grande del país, FADEEAC) creó el Programa Conductoras orientado a la profesionalización y capacitación de mujeres con el propósito de disminuir la brecha de género y resolver la falta de oferta de conductores y conductoras capacitados (as), según un informe de la empresa por la baja profesionalización y dificultades para atraer al segmento joven a la población (Programa conductoras Scania, s. f.). Por su parte, la secretaria de la mujer de la Federación Nacional de Camioneros ha llevado adelante actividades de difusión del Convenio 190 OIT sobre la violencia y el acoso en el mundo laboral (Sindicato de Camioneros de Córdoba, 2022) y el Sindicato Único de Fleteros de la República Argentina (SIUnFleTRA) ha desarrollado un Protocolo de actuación para situaciones de violencia de género, sin embargo aún no se ha aprobado su implementación (comunicación personal con secretaria de la Secretaría de Género de SIUnFleTRA, 2022).

¹³ De acuerdo a información obtenida en una conversación con el secretario de una de las seccionales del Sindicato de Camioneros y Choferes de la Provincia de Buenos Aires, la cantidad de choferes bajo relación de dependencia en el país ronda un 40 %, representado en un 60 % el sector no asalariado, que incluye el cuentapropismo (Comunicación personal, Necochea, 2014-2022). Sin embargo, no se cuenta con información estadística disponible sobre formas de contratación y relaciones laborales en el sector.

Trabajo y Sociedad, Núm. 44, 2025

(dadores de carga o dadores de transporte), que suele establecerse bajo formas de subcontratación laboral para una empresa principal. La contratación funciona como *transporte por contrato*, es decir, las partes establecen un acuerdo para la concreción del servicio y se rigen por la tabla de referencia de tarifas, acordada entre las asociaciones de transporte, no obligatoria¹⁴. El camión es medio de producción y morada, propiedad familiar. Generalmente son los varones los propietarios de los camiones (padres, hermanos, maridos). En ocasiones, es un bien conyugal en los hogares compuestos por una pareja principal. El cuentapropismo se inscribe en las estrategias de flexibilización laboral que suponen jornadas laborales flexibles, relaciones laborales inestables donde quienes trabajan buscan de manera permanente clientes y viajes para completar los ingresos anuales para sostener la vida cotidiana y la herramienta de trabajo¹⁵.

Las *motivaciones* para el ingreso de las mujeres a la actividad son diversas y se combinan entre sí. Incluyen motivaciones como acceder a un trabajo mejor remunerado, mantener el ingreso familiar evitando pérdidas económicas para la unidad familiar, que se combinan con otros como salir de la exclusividad del espacio doméstico, la búsqueda de autonomía y un ingreso económico propio conduciendo el camión familiar a partir de acuerdos de dinero familiares. Muchas de las mujeres camioneras comienzan viajando con sus parejas para sostener el vínculo conyugal, en otros casos para aprender el oficio con un padre, amigo, marido o hermano como estrategia de ingreso a la ocupación, preferible a otras opciones laborales, especialmente para las mujeres que no han alcanzado una carrera profesional y cuentan con el nivel básico de educación¹⁶.

La actividad del transporte de cargas también permite salir de la casa y alcanzar cierta autonomía en el manejo del tiempo

“A mí me gusta viajar, me gusta la ruta, es como una terapia para mí. Me gusta viajar, me gusta viajar de noche” (Mariela¹⁷, transportista del cereal por cuenta propia, región pampeana, entrevista tomada en noviembre de 2022).

El *ingreso a la actividad* habitualmente es bajo la informalidad laboral, situación que puede implicar el sub registro de mujeres en la actividad camionera. Se identifican dos modalidades principales para el caso en estudio: *relevos* y *acompañantes*. El ingreso como *relevos* suele iniciarse para garantizar ingresos familiares. Algunas mujeres esposas, hijas o nietas de camioneros ante situaciones de enfermedad, pluriempleo de los camioneros varones, garantizan la realización de viajes que de otro modo se perderían desestabilizando la organización económica monetaria de la unidad doméstica. El incremento de viajes de cargas agroindustriales asociada principalmente al momento de la cosecha genera una demanda extra de camiones que expresa una posibilidad de ingreso a la actividad para las mujeres. María, una camionera de 40 años, realizó su primer viaje a sus 16 años a inicios del año 2000 para cubrir a su padre camionero en un viaje de 300 kilómetros a una harinera en provincia de Buenos Aires,

¹⁴ Existe una tarifa de referencia (por kilómetros y toneladas, no incluye horas), no obligatoria, calculada a partir de un sistema de costos elaborado por FADEEAC (Federación Argentina de Entidades Empresarias Argentinas de Cargas) para cereales. La periodicidad de su actualización se resuelve a partir de mesas conformadas por el organismo estatal representante y cámaras empresariales. Las tarifas de referencia para el transporte de cereales se implementaron a partir del año 2011 a nivel nacional según resolución 273/2011 de la Subsecretaría de Transporte Automotor en Argentina. Otras cargas, como la papa, el maní, la cebolla, etc. que se combinan con las de cereales no cuentan con tarifas de referencia aprobadas.

¹⁵ Cabe recordar que en el TAC de cargas agroindustriales por cuenta propia, la inversión en el camión responde a una forma de capitalización para la generación de una fuente de trabajo basada principalmente en la mano de obra familiar.

¹⁶ Entre las mujeres que conforman la muestra, sólo una (1) concluyó estudios terciarios/universitarios.

¹⁷ Se utilizan nombres de fantasía y se resguarda la localidad de residencia para resguardar la identidad de las mujeres camioneras entrevistadas.

“Mi papá tenía un camión, un Scania. Había puesto un chofer para poder atender a mi mamá. Nosotros éramos chicos [ella y el hermano]. Pone un chofer, el chofer sale hasta la ruta y vuelve. Y le dice - Carlos, la verdad no me animo a manejar porque no me animo a entrar a Buenos Aires-. Y en esa mi viejo me mira a mí y me dice ¿vos te animás? ¡No me voy a olvidar más ese día! Me lo dijo y yo ya tenía el bolso arriba del camión. Y me dijo- bueno, vas con un compañero-. Así que iba un colega de mi papá con su camión y yo iba atrás con el camión. Entré a Buenos Aires, agarré Panamericana, todo. Un domingo que era todo lucecitas de colores me acuerdo y me dije ¿Qué hago yo acá? Yo miraba para atrás y veía el camión inmenso. Pero miraba para adelante y ya estaba en el baile. Entonces tenía que bailar. entonces llegué ahí y como a mí no me dejaban entrar a la fábrica tuve que desenganchar la Tolva mía, la entró [el compañero del padre que iba en el otro camión] y después sacó una Tolva vacía y yo me volví. Ese fue mi primer viaje sola” (María, camionera, entrevista tomada en noviembre de 2022, región pampeana).

El ingreso también sucede como *acompañantes* de varones camioneros. Ello supone conducir el camión mientras el varón duerme para no tener que parar, especialmente durante los viajes de retorno al punto de partida. El trabajo de acompañante, habitualmente no remunerado, supone también mantenerse despierta para evitar que el chofer se duerma, cebar mates, cocinar y limpiar la cabina. Tanto el trabajo de relevos como el de acompañante expresan ritos de entrada a un mundo de trabajo masculinizado bajo apadrinamiento de varones con quienes aprenden habilidades y consiguen aceptación social en ese ámbito de trabajo.

A partir de vínculos familiares, de amistad, de pareja, las mujeres se agencian el ingreso a la actividad, adquiriendo las habilidades necesarias para luego realizar las capacitaciones y exámenes habilitantes para la obtención del carnet profesional para la conducción de camiones,

“Yo el primer camión lo manejé a los 18, sin tener idea de nada. O sea, tenía idea de manejo, pero nunca había andado en la ruta ni nada. Mi viejo es camionero de toda la vida, pero nos enseñó a manejar adentro del pueblo, ahí a la vuelta. Nunca en la ruta. Así que una vuelta un compañero necesitaba un chofer para manejar un camión y me llamó a mí. Yo le dije... [que] ni siquiera tenía carnet, pero en ese momento no era algo que se le prestaba atención. Así que me fui, con todo el coraje del mundo. Era un 1114, ¡volador! [refiere al modelo del camión y tipo de equipo], me enseñaron como manejarlo, el tema de las palancas. Hacía viajes cortos. Y ese fue mi primer trabajo. A los 21 saqué el carnet, el profesional, y me fui a buscar trabajo y empecé con transporte de harina a Buenos Aires” (Rita, camionera, entrevista tomada en diciembre de 2024, región pampeana).

Estas formas de ingreso pueden ser parte de negociaciones conyugales y sociedades de trabajo basadas en el parentesco y formas de trabajo *paraprofesional* orientado al mercado. Recuperando el término de Delphy (2015), el *trabajo paraprofesional* refiere al trabajo gratuito que realizan las mujeres y que llega al mercado a través de varones, siendo estos últimos los titulares de la remuneración. Esas negociaciones y sociedades organizan el ingreso de dinero a las unidades domésticas y pueden estar asociadas a las escasas posibilidades de empleo formal remunerado para las mujeres (Delphy, 2015). También expresan una modalidad a través de la cual las mujeres se agencian el ingreso al transporte dentro de las cargas agroindustriales, las de mayor disponibilidad en sus lugares de residencia. A veces lo hacen de manera intermitente, otras permanecen, logran profesionalizarse e incluso salir a la búsqueda de fuentes de trabajo en otro tipo de cargas que ofrezcan mejores condiciones laborales, por ejemplo, como choferes asalariadas para empresas de transporte.

Cabe aclarar que las motivaciones y modos de ingreso que aquí se expresan, son las que se pudieron identificar para las mujeres en el cuentapropismo camionero en cargas agroindustriales.

La iniciación en la actividad también puede darse a través de la capacitación profesional en institutos de formación profesional para transportistas, por ejemplo, con simuladores de manejo. Sin embargo, esta modalidad no se relevó como modalidad de iniciación en el caso del

cuentapropismo que se analiza en este artículo. A su vez, las modalidades informales continúan siendo de importancia dentro del TAC, ya que como se ha recolectado en diversos testimonios, la experiencia que brinda las horas de manejo en ruta no es comparable con las capacitaciones con simulación para las mujeres entrevistadas.

A continuación, se abordan los rasgos de las jornadas laborales de las mujeres en la actividad camionera poniendo atención en algunas dinámicas domésticas, económicas y sociales que afectan el tiempo de trabajo arriba de los camiones para ellas.

5. Las jornadas laborales en el camión: siempre lista para fletar, siempre lista para volver a casa.

La jornada laboral en el TAC se caracteriza por ser extensa y flexible: los viajes duran lo que se tarde en salir, cargar y descargar en el lugar de destino y ese tiempo está controlado por intermediarios en las relaciones laborales, como señalaba una camionera entrevistada

“En el transporte vos sabés cuando salís porque te acomodás los viajes, pero nunca sabés cuándo volvés. Por ahí es un flete corto y pensás que vas y venís, pero algo se rompe en el camión, algo pasa con la carga, por ejemplo, está en mal estado o se rompe algo en el campo... y de 6, 8 horas que pensaste que ibas a laburar, terminás laburando todo el día y en la casa siempre hay alguien que te está esperando” (Micaela, camionera, región pampeana, entrevista tomada en 2014, región pampeana).

Como ya comentamos, bajo la forma por cuenta propia, el transporte por contrato se centra en acuerdos, no siempre con un contrato tácito. Supone *estar siempre lista para fletar*, situación que se profundiza en periodos de baja de la demanda de camiones, por ejemplo, cuando finaliza la cosecha y es necesario tomar otras cargas en lugares más distantes o encontrar nuevos dadores de carga o de transporte. Garantizar la disponibilidad permanente, es una manera de hacerse de clientes, de formar parte de la lista de transportistas que proveen viajes.

Los viajes a puerto pueden prolongar los tiempos de espera especialmente en épocas de cosecha cuando la afluencia de camiones hacia las terminales portuarias es mayor. Esas horas de trabajo no son remuneradas, ya que la tarifa contempla únicamente kilómetros y toneladas, pero el pago de viáticos y demoras queda sujeto a acuerdos informales

“Hay acuerdos para que la demora se pague, pero a veces no te la pagan, esa es la verdad” (Natasha, camionera, entrevista tomada en 2019, región pampeana)

Pero las jornadas laborales también se ven afectadas por otros fenómenos. Las sequías o distintos cambios en las decisiones financieras de los agentes económicos agroindustriales, también crisis económicas o sanitarias como la pandemia por COVID 19, pueden modificar los ritmos y tiempos del trabajo en el camión para las mujeres. Ante la disminución de la cantidad de viajes suele priorizarse la permanencia en la actividad del varón de la unidad doméstica. Un ejemplo de ello fue durante la sequía de la campaña 2021/2022 2022/2023 que redujo la cosecha y por lo tanto la cantidad de fletes. Cuando nacen hijos (as), o con hijos (as) en edad escolar, son las mujeres las que bajan del camión y salen del mercado laboral camionero, o vuelven eventualmente al rol de *acompañante* o *relevo* que requiere menor dedicación horaria. Entre las mujeres entrevistadas, dos de ellas viajaban con sus bebés en los camiones para poder sostener la dinámica laboral y los cuidados requeridos por sus hijos (as).

Las jornadas laborales implican una intensificación en el uso de la fuerza de trabajo por la dinámica económica del sector, articulado a la exportación. En el caso de las mujeres camioneras, da por resultado jornadas laborales extensas e intensas, adentro de la casa y arriba del camión.

Por lo tanto, las jornadas laborales, siempre flexibles, extensas e intensas se ven afectadas recíprocamente por dinámicas económicas, sociales, domésticas, haciendo evidente el nudo entre producción y reproducción social en las experiencias de las mujeres camioneras.

A continuación, se presenta algunos rasgos de la segregación laboral de las mujeres, así como las estrategias que ellas desarrollan para permanecer en la actividad, entre las que se menciona las *redes o alianzas feminizadas de cuidados*, entre otras.

6. Volverse visibles en espacios de trabajo masculinizados: algunos rasgos de la segregación por la condición de género en la ocupación.

Como he señalado anteriormente, la representación de las mujeres en el TAC es minoritaria. Parte de esa situación se explica por las *condiciones generizadas de la actividad* y la división sexual del trabajo que impactan en las relaciones laborales, el ingreso a la actividad y las jornadas de trabajo, produciendo la segregación laboral de mujeres en la actividad del TAC en el sector en estudio. Al requerir largos periodos lejos de las casas, las mujeres encuentran dificultades para sostener los cuidados y tareas domésticas que demandan los hogares con la dinámica laboral del trabajo camionero. Esta situación está vinculada a procesos de segregación *horizontal* de género en el mercado de trabajo que asigna a mujeres a aquellas ocupaciones definidas como femeninas, vinculadas a los cuidados y otras actividades (Espino, 2012).

Como se anticipó en el apartado 3, una de las principales *barreras* para la permanencia de las mujeres en el mercado de trabajo camionero son los trabajos no remunerado domésticos y de cuidados a su cargo, entre ellos el cuidado de personas dependientes -hijos e hijas, adultos mayores-. Cuando esos trabajos aumentan, el ingreso o la permanencia en la actividad, tambalean. Pero también las relaciones de subordinación de género que implica el cuentapropismo también operan como una barrera, dado que la propiedad de la herramienta de trabajo y el acceso a las fuentes de trabajo suelen estar bajo el control de los varones de la unidad doméstica vinculada a la actividad. Otra dificultad es la *falta de infraestructura* para las mujeres en la actividad que genera condiciones laborales más precarias según la condición de género y pueden expulsar a las mujeres de la actividad. Por ejemplo, son escasas las terminales portuarias, playas de estacionamiento, que cuentan con baños y duchas para mujeres, una de las principales desigualdades entre varones y mujeres identificadas por las entrevistadas.

También han señalado la *inseguridad* dada la falta de lugares seguros para mujeres para detenerse en las rutas o parajes de descanso en los viajes. Tampoco cuentan con espacios donde puedan dejar a sus hijos o hijas mientras descargan en las terminales de destino. En este sentido, la situación laboral concreta de las trabajadoras camioneras está atravesada por la segregación laboral de género que reproduce relaciones de poder asimétricas de sexo-género. Analía, una camionera entrevistada señalaba que,

“nosotras estamos visibles, porque estamos en la ruta, somos más de 300 entre todos los rubros. Sí hay muchos ítems que nos faltan, es una actividad machista y no se tiene en cuenta la vida social de las mujeres en el trabajo” (Analía, camionera, entrevista tomada en diciembre de 2019, región pampeana).

Con esta reflexión, Analía permitía reflexionar sobre la invisibilización social como engranaje de la *segregación horizontal*, a partir de las precarias condiciones laborales que asumen por su condición de género en un trabajo *masculinizado*. Frente a esto, las mujeres buscan el acceso a las mismas condiciones de trabajo,

“Nosotras nos acomodamos, nos adaptamos, pero que sea de igual a igual. Que tengamos cosas que tienen los hombres, duchas, baños... si vas a una estación de servicio y dice baño de mujeres, pero lo que hay es un inodoro, no hay duchas, no hay vestuarios, y eso en todas las localidades de todos los pueblos que recorreremos” (Analía, camionera, entrevista tomada en diciembre de 2019, región pampeana).

Como señalaba Mariela, la segregación también se expresa a partir de representaciones sobre las mujeres en las rutas como no aptas para conducir camiones,

“Algunos hombres son muy machistas, otros no y te dan una mano, pero no falta el que manda a alguna de nosotras a lavar los platos. Si lavamos los platos... y manejamos camiones con acoplados, las dos cosas” (Mariela, camionera, región pampeana, entrevista tomada en 2022).

Frente a ello, las mujeres generan estrategias para permanecer en una actividad masculinizada. Muchas de ellas se organizan con otras mujeres o varones de confianza para que cuiden la puerta de los sanitarios o de los vestidores de las estaciones de servicio cuando necesitan utilizarlos. Aquí también, el *apadrinamiento de varones*, es una estrategia que encuentran las mujeres para permanecer en la actividad ante situaciones de segregación laboral por su condición de género.

También ante la escasez o imposibilidad de realizar un viaje, comparten la fuente de trabajo con otras mujeres camioneras con las que entablan amistad,

“Por ejemplo Vanina y Azul, ahora están cargando para uno de mis clientes, yo estoy con un tema de salud así que está saliendo mi marido, que él carga para otro productor, entonces ellas están haciendo ese trabajo toda esta semana para un buque que carga en San Lorenzo” (Analía, camionera, entrevista tomada en 2022, región pampeana).

Las mujeres camioneras también conforman *redes o alianzas de cuidados feminizadas* entre ellas para sostener el trabajo en las rutas. Dichas redes permean en los vínculos que entablan en espacios laborales como estrategia para sostenerse en la actividad.

Cuentan con grupos de whatsapp conformado sólo por mujeres camioneras donde transmiten y resuelven sus inquietudes de manera grupal o individual (buscar solución a algún problema mecánico, piden auxilio a otras compañeras camioneras en la ruta que este viajando cerca ante algún desperfecto) y se cuidan de las inseguridades y los problemas de infraestructura que ni el mercado ni el estado resuelven al compartirse información de lugares seguros para dormir adentro del camión en la ruta, ofrecer sus propias casas a otras compañeras que estén viajando lejos de sus lugares de residencia, avisar cuando una camionera llegó a destino, avisar si alguna está con algún desperfecto en el camión.

Puede considerarse que dichas redes, son formas autogestionadas para mantenerse en la actividad ante las barreras que encuentran en la actividad. Sin embargo, no alcanzan formas de organización colectiva y gremial para el reclamo de mejores condiciones y derechos laborales¹⁸. Consideramos que en parte esto se asocia con la forma de trabajo, por cuenta propia, que supone una relación particular entre capital y trabajo familiar, como ya se mencionó en apartados anteriores.

A continuación, se analiza como logran combinar los trabajos remunerados y no remunerados las mujeres camioneras, poniendo atención en las redes o alianzas de cuidados feminizadas en torno a las casas y los hogares, así como a la simultaneidad y multiplicación de trabajos no remunerados que ellas asumen y organizan, orientados a los hogares y al mercado.

7. Combinación de Trabajos remunerados y no remunerados: la organización de “los trabajos”.

En el apartado anterior, se trató las estrategias de *redes o alianzas de cuidados feminizadas* para mantenerse en la actividad, en relación a su posición en el mercado laboral. Estas redes, también se articulan y se construyen en torno a las casas y los hogares de las mujeres camioneras.

¹⁸ El Sindicato Único de Fleteros de la República Argentina (SIUNFLETRA) es el que representa a los propietarios (as) de fletes y cuenta con una Secretaría de Género recientemente conformada en el año 2019. SIUNFLETRA, si bien tiene representación a nivel federal es escasa la participación de transportistas del sector de cargas agroindustriales por cuenta propia. Esta situación es abordada con mayor profundidad en la tesis de doctorado en curso.

Cuando en los hogares dedicados al transporte por cuentapropia se intensifican o extienden los trabajos de cuidados o domésticos, por ejemplo, por el nacimiento de hijos (as), o hijos (as) en edad escolar, son las mujeres quienes descienden del camión para cumplir estas tareas u organizan *redes o alianzas de cuidados feminizadas con otras mujeres* (camioneras, madres, vecinas, hijas).

En los momentos en que las mujeres camioneras se encuentran de viaje, en sus casas los trabajos domésticos y de cuidado son asumidos por otras personas, pero siguen siendo gestionados desde arriba del camión por ellas. A través del teléfono celular pasan recetas y siguen por videollamadas los pasos de encendido y apagado de una cocina, resuelven ejercicios para la escuela, elaboran y pasan listas de compras de productos para preparar el almuerzo o la cena, se comunican con los comercios del barrio como almacenes o mini mercados para que les provea de fiado a sus hijos (as).

Entre mujeres camioneras establecen vínculos de cooperación haciendo *postas de cuidados* en las casas de aquellas que se encuentran más cercanas al puerto durante la época de cosecha. De alguna manera estas mujeres que se cruzan en las rutas produciendo un servicio, el transporte de cargas, se asocian también para resolver cuestiones del ámbito llamado de la reproducción social de sus unidades domésticas. Así lo contaba Analía, una camionera cuentapropista que vive en una localidad cercana a uno de los principales puertos agroexportadores de la región pampeana. Ella cuida del hijo de su amiga camionera entrerriana cuando viaja desde Entre Ríos a los puertos de influencia de Rosario con su bebé.

Cuando *las redes o alianzas de cuidados* se rompen o no funcionan, se dificulta organizar el trabajo remunerado y el no remunerado, al punto de perder la fuente de trabajo. Una de las transportistas entrevistadas, comentaba su deseo de continuar arriba del camión mientras estaba embarazada, descendiendo sólo por solicitud del dador de transporte. Cabe señalar al respecto dos cuestiones que articulan las dinámicas del mercado con las del cuidado: por un lado, el trabajo independiente en el camión no cuenta con licencias, porque además no hay una relación con empleador. Por otro, bajarse del camión en el cuentapropismo determina el cese de los ingresos: no se trabaja, no se cobra.

Milagros, una camionera divorciada, que vive en un hogar monoparental con sus hijos, señalaba lo siguiente respecto a las dificultades de congeniar el trabajo remunerado con el no remunerado:

“yo no, no me la banqué. Tenía que estar muchos días fuera de mi casa y tengo chicos y mi mamá está bastante mayor y ella ya no me podía seguir ayudando de la misma forma. Yo estoy complicada con mis dos hijos. Creo que si no, si tuviera algún otro tipo de ayuda... [no se hubiese bajado del camión]” (Milagros, camionera, entrevista tomada en agosto de 2023).

Como se mencionó anteriormente, algunas mujeres deciden subir al camión con sus hijos (as). Azul, transportista por cuenta propia, tras haberse separado cuando su hijo tenía 5 meses se subió al camión con el niño,

“Lo cargo en el camión y nos vamos hasta el puerto, allá me espera el padrino de él, que también es camionero, y él lo trae de vuelta [a Paraná, Entre Ríos, su lugar residencia], lo deja en lo de la abuela” (Azul, camionera, región pampeana, entrevista tomada en diciembre de 2019).

En esta dirección, las posibilidades de sostenimiento en el trabajo remunerado, están asociadas a las dinámicas domésticas y de cuidados, así como a las *redes y alianzas* que las mujeres tejen para sostenerse *en la casa y en el camión*. A ello se suma el impacto de los ciclos económicos y estacionales de las cargas agroindustriales y las estrategias para priorizar los ingresos económicos. Los trabajos domésticos y de cuidados no son los únicos no remunerados que asumen las mujeres. También *otros trabajos no remunerados* quedan a su cargo: tareas administrativas y de contaduría para el camión, organización de viajes, pagos de seguros, etc. Incluso el trabajo como relevos o acompañantes puede no ser pago. En este sentido, como ya se

Trabajo y Sociedad, Núm. 44, 2025

señaló, el mercado también hace uso del trabajo femenino para la esfera mercantil, realizando trabajos no pagos que hacen al funcionamiento de la actividad laboral, incluso cuando se bajan del camión.

Interesa señalar que la condición de mujeres camioneras cuentapropistas permite un ingreso económico propio, pero esto no reduce la carga de tareas de los trabajos no remunerados ni la gestión de los mismos. El trabajo camionero para las mujeres supone la *simultaneidad* de los trabajos remunerados y no remunerados y la *intermitencia* en la ocupación en el transporte dada las barreras mencionadas para mantenerse en la actividad.

8. Reflexiones finales

A partir del recorrido realizado, se intentó abordar algunas dimensiones de la experiencia de las mujeres camioneras por cuenta propia en torno al trabajo (en términos amplios) para dar cuenta de las tensiones entre producción y reproducción social que se expresan en su inserción en una ocupación masculinizada, en las relaciones laborales en el cuentapropismo, motivaciones y formas de ingreso a la actividad, así como la multiplicación de jornadas, las estrategias frente a la segregación laboral y el rol de las redes y alianzas de cuidados feminizadas para mantenerse en la actividad camionera y resolver los trabajos no remunerados que demandan los hogares camioneros.

A partir de ello se pretendió dar cuenta del complejo nudo entre producción y reproducción social y de las persistentes desigualdades de género que se reproducen en los hogares y en el mercado. La perspectiva de articulación entre producción y reproducción social, trabajo remunerado y no remunerado supone correr el centro de gravedad del mercado para comprender las desigualdades, pero no desplazando el centro de atención hacia los hogares, sino centrándose en la articulación entre uno y otro, de manera situada.

La persistencia de la desigualdad es de carácter sistémico y permite dinámicas económicas, sociales y domésticas que adaptan las vidas de las mujeres camioneras y de los miembros de las unidades domésticas a las dinámicas del mercado. Pero también, da cuenta de las relaciones de poder asimétricas de sexo- género que se construyen hacia el interior de la actividad y con los varones camioneros de las unidades domésticas. Son los varones los que mantienen mayoritariamente el control de las fuentes de trabajo y también de los medios de producción. Si bien el ingreso de las mujeres al transporte de cargas se asocia a la búsqueda de autonomía personal, de independencia económica, también está vinculado a garantizar las condiciones de reproducción social de los hogares camioneros e implica la intensificación, multiplicación y simultaneidad de trabajos para las mujeres.

Las dinámicas económicas, laborales, sociales, domésticas que se desarrollan entre el camión, la casa, los hogares (o unidades domésticas camioneras) en las que intervienen las mujeres dan cuenta de que mercado y hogares, producción y reproducción social, no son asuntos separados. Y que las distinciones de carácter analítico no coinciden necesariamente con las experiencias concretas en torno al trabajo. Lo doméstico, los cuidados se cuecen en el espacio de los vínculos laborales y en los circuitos denominados productivos, los camiones son herramientas de trabajo y moradas, las redes de cuidados y domésticas analizadas circulan entre el mercado, los hogares y se feminizan para posibilitar la permanencia en la actividad a pesar de las dinámicas expulsivas del mercado y de las jerarquías de sexo-género. Las alianzas y redes de cuidados feminizadas operan como sostén clave de las mujeres en la actividad y de los hogares camioneros.

Pensar desde las experiencias de las mujeres camioneras a través de sus relatos de vida, supone también abordar las subjetividades y la agencia, las estrategias para adaptarse y negociar la inclusión en una ocupación masculinizada. En este sentido, si bien el relevo y el trabajo como acompañantes pueden considerarse formas de explotación de las mujeres en las unidades domésticas camioneras, es cierto que para ellas implica la manera de adquirir habilidades, saberes y finalmente subir al camión por su propia cuenta, incluso profesionalizarse. A su vez, dado el enfoque con perspectiva de género, cabe mencionar que la inclusión en el mercado laboral no es lo que garantiza menos asimetrías, menos explotación y menos desigualdad. Por

ello, será relevante analizar también la dimensión de las políticas de cuidados y de inclusión laboral en el TAC, en el marco de la investigación de la cual forma parte esta presentación.

Por último, en el cuentapropismo, la relación capital-trabajo se distancia de una relación laboral asalariada. La fuerte presencia de esta forma de trabajar en el TAC agroindustrial, debe ser analizada de manera situada para comprender la particularidad que asumen las relaciones de sexo –género y la división sexual del trabajo. Otra cuestión a indagar en la investigación en curso será el caso de mujeres transportistas bajo otras relaciones laborales (principalmente, asalariadas) y que migran a otros tipos de cargas.

BIBLIOGRAFÍA

- Arruza, C. (2010). *Las sin parte. Matrimonios y divorcios entre feminismo y marxismo* (1ra. edición). Izquierda Anticapitalista.
- Basualdo, V., Esponda, M. A., y Morales, D. (2014). La tercerización en América Latina en las últimas décadas. Visiones, debates y aportes. En V. Basualdo & D. Morales (Eds.), *La tercerización laboral. Orígenes, impacto y claves para su análisis en América Latina*. (pp. 65-142). Siglo Veintiuno Editores Argentina.
- Dalla Costa, M. (2009). *Dinero, perlas y flores en la reproducción feminista*. Akal.
- De la Garza Toledo, E (2009) “Hacia un concepto ampliado de trabajo” En De la Garza Toledo E (coord) *Hacia un concepto ampliado del trabajo del concepto clásico al no clásico*. Anthropos.
- Delphy, C. (1985). El enemigo principal. *Cuadernos inacabados. La Sal ediciones.*, 2/3, 11-28.
- Delphy, C. (2015). *Pour une théorie générale de l'exploitation. Des différentes formes d'extorsion de travail aujourd' hui*. Syllepse.
- Carrasco Bengoa, C., y Díaz Corral, C. (2018). *Economía feminista. Desafíos, propuestas, alianzas*. Madreselva.
- Carrasco Bengoa, C. (2006). La economía feminista. Una apuesta por otra economía. En M. J. Vara, *Estudios sobre género y economía*. Akal.
<http://www.derechoshumanos.unlp.edu.ar/assets/files/documentos/la-economia-feminista-una-apuesta-por-otra-economia.pdf>
- Engels, F. (2005)[1891] . *El origen de la familia, la propiedad privada y el Estado* (1ra. edición). Fontamara.
- Espino, A., Esquivel, V., & Rodríguez Enríquez, C. (2012). Crisis, regímenes económicos e impactos de género en América Latina. En *La economía feminista desde América Latina. Una hoja de ruta sobre los debates actuales de la región*. (pp. 290-348). ONU.
- Federici, Silvia (2013) *Revolución en punto cero. Trabajo doméstico, reproducción y luchas feministas*. Edición Traficantes de Sueños. Disponible en: <https://www.traficantes.net/sites/default/files/pdfs/Revolucion%20en%20punto%20cero-TdS.pdf>
- Federici, S. (2015). *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Tinta Limón ediciones.
- Federici, Silvia (2018) *El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo*. Edición Traficantes de Sueños.
- Harris, O (1986) “La unidad doméstica como unidad natural”. *Nueva Antropología*, vol. VIII, núm. 30, noviembre, 1986, pp. 199-222. Disponible en <https://www.redalyc.org/pdf/159/15903010.pdf>
- Lara Flores, Sara M (1995) “La feminización del trabajo asalariado en los cultivos de exportación no tradicionales en América Latina: efectos de una flexibilización salvaje” En Lara Flores, S (comp) *Jornaleras, temporeras y boías frías. El rostro femenino del mercado de trabajo rural en América Latina*. Disponible en <http://ru.iis.sociales.unam.mx:8080/jspui/handle/IIS/4919>
- Hartmann, H. (1987 [1979]). El infeliz matrimonio entre marxismo y feminismo: Hacia una unión más progresista. *Cuadernos del Sur*, 5, 113-157.

- Mallimaci, F y Giménez Béliveau, V (2007) “ Historia de vida y métodos biográficos” En Vasilachis de Gialdino (coord.) Estrategias de investigación cualitativa. Editorial Gedisa.
- Maza Díaz Cortés, O (2007) “Trabajo precario: notas para una aproximación conceptual”. En Montes Cató et al. (comps.) Relaciones de poder y trabajo: las formas contemporáneas de explotación. Poder y trabajo editores.
- Orsatti, A. (2010). *El sindicalismo argentino entre el trabajo autónomo y el trabajo precarizado. Hacia la vigencia de la Recomendación 198 sobre Relación de Trabajo*. FSAL/ACTRAV/OIT.
- Pérez Orozco, A (2014) Subversión feminista de la economía. Aportes para un debate del conflicto capital- vida. Edición Traficante de Sueños. Disponible en: https://www.traficantes.net/sites/default/files/pdfs/map40_subversion_feminista.pdf
- Picchio, A. (1994). El trabajo de reproducción, tema central en el análisis del mercado laboral. En C. Borderías, C. Carrasco Bengoa, & C. Alemany, *Las mujeres y el trabajo: Rupturas conceptuales* (pp. 451-490).
- Picchio, A. (2005). La economía política y la investigación sobre las condiciones de vida. En G. Cairo i Céspedes & M. Mayordomo Rico, *Por una economía sobre la vida. Aportaciones desde un enfoque feminista*. Icaria.
- Picchio, A. (2021). Feminismo radical para defender la vida. *VII Congreso de Economía feminista*, 18-24.
- Pontoni, G. (2011). El poder al volante: Relaciones laborales en el sector transporte automotor de cargas en la postconvertibilidad. *Universidad Tecnológica Nacional*.
- Pontoni, G. (2013). *Relaciones laborales en Argentina. El caso Camioneros entre 1991-2011* [Tesis de doctorado]. Universidad de Buenos Aires.
- Pontoni, G., & Cejas, L. B. (2014). *La descentralización de los servicios de transporte en el sector logístico y la precarización laboral, ¿las dos caras de una misma estrategia?* VIII Jornadas de Sociología de la UNLP, La Plata, Buenos Aires, Argentina. https://memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.4660/ev.4660.pdf
- Pontoni, G., & Silberleight, M. (2010). Relaciones laborales en el sector transporte automotor de cargas. El caso camioneros. *VI Jornadas de Sociología*. VI Jornadas de Sociología de la Universidad Nacional de La Plata, La Plata.
- Rodríguez Enríquez, C. (2012). La cuestión del cuidado ¿el eslabón perdido del análisis económico? *Revista CEPAL*, 109, 23-36.
- Rodríguez Enríquez, C. (2019). Trabajo de cuidados y trabajo asalariado: Desarmando nudos de reproducción de desigualdad. *Theomai*, 39, 78-99.
- Tagliabue, P. (2014). *Entre puertos, campos y acopios: Trabajo y transporte de granos en torno al Sudeste bonaerense*. 15(30). <https://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/MAv15n30a09>
- Vasilachis de Gialdino, I (coord) Estrategias de Investigación Cualitativa. Editorial Gedisa.

FUENTES

- Basadona, J., & Calzada, J. (2016). Cerca de 90.000 camiones transportan granos a fábricas y puertos. *Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario*.
- Resolución 635/2022 *Plan nacional de transporte sustentable*. (2022). Boletín oficial de la República Argentina.
- MMGyD (MINISTERIO DE LAS MUJERES, GÉNEROS Y DIVERSIDAD) (2023). *La participación de las mujeres en el trabajo, el ingreso y la producción*. Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2020/08/informe-desigualdad_en_el_trabajo-igualar-1er_trimestre_2023-v4.pdf
- SRT (SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO) (2016) Manual de buenas prácticas para el transporte de cargas, 2016, SRT, Argentina.
- SRT (SUPERINTENDENCIA DE RIESGOS DEL TRABAJO) (2022). *Manual de Buenas Prácticas para el transporte automotor de cereales* (p. 84).

INSTITUTO ARGENTINO DE TRANSPORTE (2016) Plan Federal Estratégico de Transporte, Movilidad y Logística para la República Argentina. Instituto Argentino de Transporte, Ministerio del Interior y Transporte de la Nación, Año 2016, Disponible en : https://issuu.com/institutoargentinodetransporte/docs/pfetra2015_569cdd20df840b